This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

Der Kampf um die Freiheit der Meere

Trafalgar Skagerrak

Von

Geheimen Archivrat

Dr. J. v. Pflugk-Harttung

ordentl. Universitätsprofessor a. D.

Mit 1 Schiffsliste und 1 Kartenskizze im Text

Berlin 1917

Verlag von R. Eisenschmidt

Verlagsbuchhandlung für Militärwissenschaft

Dorotheenstraße 60 · Im Offizierverein

H900.117.10

HARVARD COLLEGE
LIBRARY

FROM THE FUND OF
CHARLES MINOT
CLASS OF 1828

Der Kampf um die Freiheit der Meere

Trafalgar Skagerrak

Von

Geheimem Archivrat

Dr. J. v. Pflugk-Harttung

ordentl. Universitätsprofessor a. D.

Mit 1 Schiffsliste und 1 Kartenskizze im Text

Berlin 1917

Verlag von R. Eisenschmidt

Verlagsbuchhandlung für Militärwissenschaft

Dorotheenstraße 60 · Im Offizierverein

H900.117.10

Harvard College Library

Nov. 29, 1920

Minot Fund

Alle Rechte aus dem Geſetze vom 19. Juni 1911 vorbehalten

Copyright 1917 by R. Eisenschmidt, Berlin

Vorwort.

In diesem Buche ist der Versuch gemacht, den Kampf um die Freiheit der Meere zu schildern, und zwar in seiner gewaltigen Ausdehnung von den frühesten Zeiten bis zu seiner Gipfelung im jetzigen Weltkriege. Zielbewußt arbeitete sich England empor, um die See alsdann als selbstverständliches Herrschergebiet zu betrachten, auf dem keine Kanone gegen seinen Willen abgeschossen werden durfte. Britannien verstand die Menschheit an diesen Zustand zu gewöhnen, als sei er vom Schicksal gewollt und bestimmt. Da traten Verwicklungen mit einer Macht ein, die bisher am wenigsten Seegeltung gehabt hatte, mit Deutschland. Sie erfolgten deutscherseits unbeabsichtigt, denn die deutsche Regierung war bereit, den Nachbar in seiner Herrscherstellung anzuerkennen; sie wünschte innerhalb derselben nur einen Platz an der Sonne. Weil dieser aber auf wirtschaftlichem Untergrunde und auf Eigenschutz durch eine starke Flotte beruhte, so glaubte England sich dadurch bedroht und suchte den Emporkömmling unschädlich zu machen. Es gewann Bundesgenossen auf dem Festlande und trieb zum Kriege. Deutschland mußte, eigentlich wider seinen Willen, die Waffen ergreifen, doch geschah es sofort mit der ganzen ihm eigenen Wucht, zunächst gegen die Festlandfeinde. Rasch gesellte sich zum Festlandkriege der Seekrieg, aber in gewissermaßen umgekehrtem Verlaufe. Während jener sich in schweren, bisweilen wochenlangen Großschlachten äußerte, bestand der Seekrieg wesentlich aus Kleinunternehmungen, die nur vereinzelt größere, bloß einmal eine wirkliche Schlacht bereicherten. Obwohl die Deutschen weit schwächer waren, traten sie durchweg doch als Angreifer auf, bis sie im Tauchboote und im Flugzeuge die Mittel fanden, um England im inneren Lebensmark zu schädigen. So weicht dieser Seekrieg durchaus ab von seinen Vorgängern, in denen große Schlachten die Entscheidung brachten. — Der Ausgang des Krieges wird weltgeschichtliche Folgen zeitigen. Zunächst wird Europa geschwächt aus ihm hervorgehen zugunsten der Vereinigten Staaten von Amerika und des asiatischen Japan. Siegt schließlich England, so erschwert es das Joch seiner Herrschaft; gewinnt Deutschland, so entsteht das, was man als „Freiheit der Meere" bezeichnen kann, d. h. Freiheit von Handel und Wandel und die

der wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeit für alle. Man sollte deshalb glauben, daß die Neutralen das deutsche Ziel unterstützen, aber das ist nicht der Fall, denn England verstand die Wahrheit zu verdunkeln und überall durch Geld, Einfluß, Gewalttaten und Lüge derartig zu arbeiten, daß die Welt irre wurde und ihm noch hilft. Das Ungeschick der deutschen Diplomatie gereichte den Bestrebungen Englands zum Nutzen. So gestaltete sich der Waffenkampf doppelt schwer für Deutschland, fast zu einem Ringen mit dem größten Teile der Erdbewohner. Doch unentwegt halten seine blauen Jungen ihre Flagge hoch, nicht nur für sich, sondern für das denkbar höchste Ziel aller Zeiten.

Im einzelnen bemerken wir, daß die Darstellung möglichst knapp geblieben ist außer in der Schilderung der Skagerrakschlacht, und daß für Schiffsnamen das männliche Geschlecht Anwendung fand, worüber sich im letzten Abschnitte das Nähere gesagt findet. — Zu besonderem Danke fühle ich mich verpflichtet: den Herren Admiral Mirtl (Wien), Korvettenkapitän Wulff (Budapest), Stabszahlmeister Stolle (Berlin), sowie den Herren von der Bibliothek des Reichs-Marineamtes und des Großen Generalstabes.

Berlin, im August 1917.

J. v. Pflugk-Harttung.

Inhalt.

Seite

Überblick . . . . . 1—3

Das Verlangen nach Seegeltung 1. Das Becken des Mittelmeeres im Altertume 1. Das Mittelalter 1. Die Kreuzzüge 1. Die italienischen Seerepubliken 2. Die germanischen Völker 2. Der Hansabund 2. Die Neuzeit 2. Marco Polo 2. Die Portugiesen 2. Entdeckung des Seeweges nach Indien und die von Amerika 2. Die Spanier als Eroberer 3. Die Holländer und Engländer 3. Frankreich und England 3. England Beherrscher der Meere 3.

I. Die Entwicklung der britischen Seemacht . . . . . 4—55

1. Die küstenländische Zeit . . . . . 4—6

Inselage Englands 3. Das englische Volk 3. Langsame Entwicklung des Seewesens 4. Alfred der Große 4. Edgar III. 5. Notwendigkeit des Küstenschutzes 5. Beginn der Kriegsflotte 5. Das „schwarze Buch" 5. Erstes Emporkommen Englands 5. Das Seekriegswesen 6. Mittelmeer- und Ozeanschiffe 6.

2. Die Übergangszeit . . . . . 6—9

Die Tudors 6. Die Großschiffe 6. Die Marine wird Englands Hauptwaffe 7. Die Admiralität 7. Gefechtsvorschriften 7. Das französische Seewesen, Franz I. 7. Zeit der Königin Elisabeth 7. Kampf mit den Spaniern 7. Zurückdrängung der Hanse 7. Die Fernsiedlung 7. John und Sebastian Cabot 7. Francis Drake 8. Besiedlung Neufundlands 8. Walter Raleigh 8. Die indische Handelsgesellschaft 8. Kampf mit Spanien 8. Gegensatz des spanischen und britischen Flottenwesens 8. Die Schlachtordnung in Kiellinie 9. Erweiterung des britischen Herrschaftsanspruches über die Meere. Jakob I. und Karl I. 9.

3. Kolonisierung und Kämpfe mit Holland . . . . . 9—14

Oliver Cromwell 9. Steigerung der Flotte 9. Die Holländer 9. Das Schiffahrtsgesetz von 1651 9. Die drei Seekriege mit Holland 10. Der erste Seekrieg 10. Der Beruf als Seeoffizier 10. Das Kriegswesen 11. Das Ansiedlungswesen in Nordamerika 11. Kanada und Gebiet der Vereinigten Staaten 11. Aktiengesellschaften in London und Plymouth 11. Das erste Parlament der Neuen Welt 11. Die Puritaner 11. Vereinigte Kolonie von Neuengland 11. Überrumpelung von Neu-Amsterdam 12. Die Antillen 12. Jamaika 12. Britisch-Honduras 12. Guayana 12. Die Goldküste 12. Kap der Guten Hoffnung 12. Indien 12. Ostindische Handelsgesellschaften 12. Kolonialamt in London 13. Emporkommen der britischen Ostindienkompanie 13. Lord Clive und Warren Hastings 13. Aufstände in Indien 13. Neuer Krieg zwischen England und Holland 13. De Ruyter und Monk 13. Friede von Breda 13. Die britische Seeherrschaft 14. Endkriege mit Holland 14. Sinken der Flotte unter Karl II. 14. Übel im britischen Marineamt 14. Wilhelm von Oranien wird König von England 14, es geschieht zum Nachteile Hollands 14. Holland fällt als Seemacht aus 14.

Seite

4. Gegensatz zum königlichen Frankreich und zu Spanien . . . 15—23

Frankreich unter Ludwig XIV. 15. Tourville 15. Die Franzosen bei La Hogue geschlagen 15. Ludwig verzichtet auf den großen Seekrieg 15. Britische Benachteiligung Spaniens 15. Besetzung von Gibraltar 15. Friede von Utrecht 15. Kardinal Alberoni 16. Die britische Seemacht 16. Verbesserung der Schiffe 16. Bruch mit Spanien 16. Admiral Anson 17. Die Engländer überfallen ein französisches Geschwader 17. Der Siebenjährige Krieg 17. Kolonialwesen der Franzosen, Kanada 17. Luisiana 17. Die Franzosen in Ostindien 18. Der Statthalter Dupleix 18. Krieg in Europa 19. Der ältere Pitt 19. Frankreich und Spanien im Sinken 19. Kanada durch England erobert 19. Britische Weltmacht in Indien, Lord Clive 19. Der Friede von Paris 20. Vorübergehende Vernachlässigung der englischen Flotte 20. Entwicklung der Taktik 20. Unabhängigkeitserklärung der Vereinigten Staaten 21. Bewaffnete Neutralität 21. Frankreich, Spanien und Holland im Kriege mit England 21. Gibraltar 21. Schlacht bei St. Vincent 21. Bailli de Suffren in Ostindien 21. Die Engländer Herren im Golf von Mexiko 22. Mißerfolge in den Vereinigten Staaten 22. Wesen des Seekrieges 22. Die bewaffnete Neutralität 22. Der Friede von Versailles 23.

5. Ringen mit Frankreich zur Zeit der Republik und des Kaisertums . . . . . 23—51

Aufschwung des Seewesens in Frankreich 23. Die Revolution 24. Der Konvent erklärt den Krieg 25. Beginn des Krieges 26. Seeschlacht bei Brest 27. Die Kolonien 27. Bonaparte in Italien 27. Jervis im Mittelmeere 27. Schlacht bei St. Vincent 27. Meutereien in der britischen Marine 27. Jervis erster Lord der Admiralität 28. Prisengelder 28. Plan einer französischen Landung in Irland 28. Wirtschaftskrieg 29. Bonapartes Plan einer adriatischen Seemacht 29. Sein Plan einer Landung in England 29. Vorbereitungen dafür 29. Schlacht bei Kamperdown 29. Unternehmen von Hoche gegen Irland 29. Höhe der englischen Marine 30. Napoleons Absichten auf Ägypten 30. Vorbereitungen in Toulon 30. Nelson vor Toulon 30. Bonaparte läuft aus 30. Nelsons Verfolgung 30. Erstürmung von Alexandrien durch die Franzosen 31. Schlacht bei Abukir 31. Beurteilung 32. Die Engländer Herren im Mittelmeer 33. Mangelnde Tatkraft der französischen Flotte 33. Bruix im Mittelmeere 33. Scheitern des französischen Ägyptenunternehmens 33. Abfangung der holländischen Flotte 33. Bonaparte kehrt nach Frankreich zurück 33. Neuaufblühen der französischen Flotte 34. Erneuerung der bewaffneten Neutralität 34. Beschießung Kopenhagens 35. Zusammenbruch der zweiten bewaffneten Neutralität 35. Bonapartes Vorbereitungen zu einer Landung in England 35. Friede von Amiens 36. Der englische Wachdienst 36. Bonaparte benutzt die Zeit der Ruhe 37. England erklärt den Krieg 37. Sperrung des Kanals 38. Napoleon schließt die Häfen des Festlandes und trifft Landungsvorbereitungen 38. Fahrt nach Westindien 39. Villeneuve in Kadiz 39. Napoleons Landungsplan gescheitert 39. Schlacht bei Trafalgar 39. Kapitän Lucas und der „Victory" 41. Nelson tödlich verwundet 41. Bezwingung des „Redoutable" 42. Sieg der Engländer 42. Nelsons Tod 43. Betrachtungen über die Schlacht 43. England Gebieterin des Weltmeeres 43. Steigerung der britischen Flotte 44. Das Kontinentalsystem 44. Der Schmuggel 46. Die Ostsee 46. Zweite Beschießung Kopenhagens 46. Helgoland an England 46. Das Mittelmeer 47. Napoleons Trotz 47. England mischt sich in die Festlanddinge 47. Unternehmen

nach Holland 47. Der spanische Krieg 47. Napoleon geht von der Handelsabsperrung über zum Hochschutzzoll 48. Wirtschaftliche Ergebnisse der Kontinentalsperre 48. Rußland geht seinen eigenen Weg 49. Bruch Englands mit den Vereinigten Staaten 49. Friede von Gent 49. Napoleons Untergang 50. Die Friedensschlüsse 50. Betrachtungen über Napoleon 50.

6. Die britische Weltmacht des 19. Jahrhunderts . . . . . 51—55

Die Weltstellung Englands 51. Umgestaltung des Seekriegswesens 51. Englische Marineverwaltung 51. Geringe Tätigkeit der Flotte 52. Betätigung bei Meeres- und Erdkunde 52. Entdeckungsreisen im Norden 52. Neuerstarken der französischen Flotte 52. Englands geringe Fortentwicklung im Seewesen 52. Krimkrieg 53. Tätigkeit in der Ostsee 53. Übergang zu Dampf und Panzerung 53. Japan tritt aus seiner Abgeschlossenheit heraus 53. England und Frankreich stellen Panzerflotten her 53. England rückständig 53. Der Torpedo 54. Wichtigkeit der Geschütze 54. Die Dreadnoughts 54. Geschütz, Schnelligkeit, Panzerung 54. Der Krieg 1870/71 und seine Nachwirkung 54. Große Manöver 54. Neuer Flottenplan 54. Englands moderne Schlachtflotte 55. Verschiebung zu Englands Ungunsten 55. Englands Vormachtbetätigung 55. Emporkommen Deutschlands 55.

II. Deutschlands Entwicklung zur See . . . . . 56—102

Deutschland war kein Einheitsstaat 56. Dadurch seine Seegeltung eine ungemein langsame Entwicklung 56.

1. Frühzeit und Hanse . . . . . 56—67

Die Vandalen 56. Die Franken, Karl der Große 57. Verfall des Seewesens unter seinen Nachfolgern 57. Normannen und Mauren 97. Seeschwäche des deutschen Reiches 57. Die Kreuzzüge 57. Erwerbung Süditaliens durch die Staufer 57. Kreuzzug 1197 57. Kaiser Friedrich II. 58. Kreuzzug 1228 58. Entwicklung des deutschen Kaufmanns im Norden 58. Die Hanse 58. Verkehr mit den nordischen Reichen 58. Bündnisse 59. Wisby 59. Lübeck 59. Aufblühen der Hanse 59. Ihre Stapelplätze 60. Die Hansa und die nordischen Länder 60. Die Seeräuber in der Ostsee 60. Hochmeister Konrad des Deutschen Ordens 60. Seeräuber in der Nordsee 60. Gegensatz der Hansen zu den Holländern 60. Beziehungen zu England 60. Bruch 61. Friede von Utrecht 61. Kölns Stellung 62. Hansische Seemacht 62. Die Koggen 62. Die Neuzeit und das Weltmeer 63. Sinken der Hanse 63. Emporkommen von Augsburg und Nürnberg 64. Fugger und Welser 64. Verhalten Karls V. 64. Die Ehinger und Welser in Venezuela 64. Die Fugger und Chile 65. Der englische Kaufmann in Emden, Stade und Hamburg 65. Die Engelländische Gesellschaft in Hamburg 65. Die Hanse und Spanien 65. Hollands Emporkommen 65. Deutsche Seebestrebungen während des 30jährigen Krieges 66. Der Friede von Münster und Osnabrück 66. Auflösung des Hansabundes 67. Graf Kasimir von Hanau 67.

2. Hervortreten der Kurmark bis 1848 . . . . . 67—75

Landeshoheit 67. Wallensteins Flottenplan 67. Der Große Kurfürst 67. Oberst Hille 68. Benjamin Raule 68. Kaperkrieg 68. Eroberung Pommerns 68. Kolonialgründung an der Guineaküste 68. Die kurbrandenburgische Flotte 69.

Kaufhaus in Emden 69. Friedrich Wilhelms Nachfolger 69. Sinken der preußischen Seegeltung 69. Friedrich der Große 70. Seine Handelsbestrebungen 70. Preußen und England 70. Hamburg, Bremen und Lübeck 70. Seeversicherungen 70. Hamburg und England 71. Neutralität Hamburgs 71. König Friedrich und die bewaffnete Neutralität 71. Zeit der Französischen Revolution 71. Neutralität Norddeutschlands 71. Blüte Hamburgs 72. Die Seehandelsgesellschaft 72. Übergriffe der Engländer 72. Der Reichsdeputationshauptschluß 72. Krieg zwischen Frankreich und England 73. Sinken Hamburgs 73. Neue Verbindung von Hamburg, Bremen und Lübeck 73. Blockade der Nordsee- und Ostseeküste 73. Preußen gegen Frankreich 73. Marschall Brune in den Hansestädten 73. Die Kontinentalsperre 73. Friede von Tilsit 74. Einlenken Englands 74. Besetzung Helgolands 74. Wird Stützpunkt des Schleichhandels 74. Gothenburg wird es für die Ostsee 74. Das Schmuggelwesen 74. Napoleons schutzzöllnerische Maßnahmen 74. Einverleibung der Nordseeküste in Frankreich 74. Die Kriege 1812 und 1813 75.

3. Die Zeit bis zur preußisch-deutschen Flottengründung . . . 75—79

Der Deutsche Bund 75, ursprünglich für Seegeltung 76. Der Zollverein 76. Anknüpfung mit Amerika und Ostasien 76. Hamburg und Bremen 76. Emporstreben Preußens 77. Seehandelsgesellschaft wird zu einem Staatsbankhause. Die Seehandlung 77. Preußen wird Vorkämpfer des deutschen Reederwesens 77. Erst ist der Ostsee-, dann der Nordseehandel überwiegend 77. Die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd 77. Aufblühen des deutschen Schiffbaues 78.

4. Die Flottenbestrebungen seit 1848 bis auf Kaiser Wilhelm II. 79—90

Schutzlosigkeit des deutschen Seehandels 79. Der Gedanke einer deutschen Flotte 79. Das Jahr 1848 79. Schleswig-Holstein 79. Anfänge einer deutschen Flotte 79. Krieg mit Dänemark 80. Das politische Elend 80. Verkauf der deutschen Schiffe 81. Preußen beginnt Seemacht zu werden 81. Prinz Adalbert 82. Oberkommando der Marine 82. Die junge preußische Flotte 83. Der Admiralstab 83. Das Schiffsbauwesen 83. Die Danziger Werft 83. Marinestationen 83. Wilhelmshaven 83. Krieg mit Dänemark 1864 84. Langsame Flottenvermehrung 84. Der Norddeutsche Bund schafft eine breitere Grundlage 84. Kiel wird Marinestation 84. Bau von gepanzerten Schiffen 84. Krupp 85. Der Flottenplan von 1867 85. Minister v. Roon 85. Der Bau von Wilhelmshaven gelangt zum Abschluß 85. Der Krieg mit Frankreich 1870/71 85. Die Franzosen in der Nord- und Ostsee 85. Die Korvette „Nymphe“ 85. Die Franzosen verlassen die Ostsee 86. Das Nordseegeschwader bei Helgoland 86. Admiral Jachmann 86. Die Franzosen räumen die Nordsee 86. Die Korvette „Augusta“ und das Kanonenboot „Meteor“ 86. Begründung des Deutschen Reiches 86. Der deutsche Seeverkehr wird Welthandel 86. Die kaiserliche Admiralität 87. General v. Stosch 87. Sein Flottengründungsplan 87. Innerer Ausbau der Marine 87. Landüberlieferung 87. Die deutsche Seemacht 1872 87. Neuer Flottenplan 87. Die Flotte 1883 87. Betätigung der Flotte 88. General v. Caprivi 88. Fortdauer der Landanschauungen 88. Zurückstellung der Panzerschiffe 89. Die deutschen Kolonialbestrebungen 89. Auftreten neuer Seemächte 89. Tod Kaiser Wilhelms I. 90.

5. England und Deutschland . . . . . 91—102

Kaiser Wilhelm II. 91. Sinn für die Flotte 91. Widerstand der Reichstagsmehrheit 91. Erwerbung von Helgoland 92. Kaiser-Wilhelms-Kanal 92. Die Möglichkeit

freier Flottenentfaltung 93. Betätigung der deutschen Flotte 94. Tsingtau 94. England wird aufmerksam 94. Benimmt sich unfreundlich 94. Wilhelm II. wünscht engere Beziehungen zu England 95. Reichsmarineamt, Kommandobehörde, Marinekabinett 95. Admiral Tirpitz 95. Admiral Köster 95. Erweiterung der Flottenpläne 96. Gesetz von 1900 96. England fühlt sich beeinträchtigt 96. England verständigt sich mit den Vereinigten Staaten 96. England und Amerika 97. England und Deutschland 97. Gründe des Gegensatzes 97. England ist Industriestaat 97. Die Verdienste vermindern sich 97. Arbeiterkämpfe 97. Das britische Gewerbe war rückständig 97. Deutsche Massenwaren 98. Anlagen des Großkapitals 98. Reibungen zwischen Deutschland und England 98. Südafrika 98. Preßfehde 98. Glückwunsch für Präsident Krüger 98. England wird feindlich 98. Deutsche Flotte 98. England gebärdet sich als Vertreter von Freiheit und Kultur 99. Es will herrschen 99. Gewinnt Bundesgenossen 99. Wandel der britischen Politik 99. Neid Frankreichs 100. Revanchegedanke 100. Rußland wünscht Konstantinopel 100. Englands Haltung 100. Österreich-Ungarn 100. Die Balkanvölker 100. Das Allslawentum 101. Entfremdung zwischen Rußland und Deutschland 101. Rußland und Frankreich 101. Der Dreibund 101. Der Dreiverband 101. Italiens Haltung 101. Japan 102. Die Neutralen 102. Deutschlands Lage 102. Das deutsche Marinewesen 102. Der Mord von Serajewo 102.

III. Der Weltkrieg zur See . . . . . 103—251

1. Einleitung . . . . . 103—109

Englands Einkreisungspolitik 103. Seine Flotte 103. Ansicht der britischen Staatsmänner 103. Englisches Machtgefühl 103. Schonung der Flotte, Millionenheer 104. Kriegsvorbereitungen 104. Englands politisches Verhalten 104. Verhalten gegen Neutrale 104. Die Vereinigten Staaten 104. Andere Mächte 104. Deutschlands Verhalten 104. Deutschlands geographische Lage 105. Seeverhältnisse 105. Verteidigungsstellung 105. Helgoland 105. Wenig günstige Lage für Angriff 105. Österreichs Küste 106. Ungünstige maritime Lage 106. Die Werften 106. Stärke der Flotten 106. Die Handelsflotten 107. Die Tauchboote 107. Die Luftwaffe 108. Drahtlose Telegraphie 108. Die Seeminen 108. Mannschaftsbestände 108. Der britische und der deutsche Seemann 108. Überlegenheit der Deutschen 109. Die französische Marine 109.

2. Der Kriegsbeginn . . . . . 109—111

Die deutsche Hochseeflotte in Norwegen 110. Die englische Flotte im Kanal 110. Geht in See und kehrt zurück 110. England erklärt den Krieg 110. Die Deutschen erwarten einen großen Angriff 110. „Augsburg" und „Magdeburg" vor Libau 111. „Goeben" und „Breslau" im Mittelmeer 111. Durchbruch bei Messina 111. Die beiden deutschen Kreuzer treten in türkische Dienste 111. Der Hilfskreuzer „Königin Luise" 111.

3. Die Nordsee . . . . . 111—123

Schutzmaßnahmen der Engländer 111. England will Deutschland wirtschaftlich aushungern 111. Der Kleinkrieg 111. Maßnahmen der Deutschen 111. Die Torpedoboote 111. Die Tauchboote 111. An der Küste Englands 111. Die Seeminen 112. Die britische Hochseeflotte zieht sich zurück 112. Ein deutsches Tauchboot vernichtet 112. Deutsche Kreuzer im Kanal 112. Britischer Vorstoß in die deutsche Bucht 112.

Zeit der Ruhe 112. Tat Weddigens 112. Deutsche Torpedoboote am 14. Oktober 1914 113. Zunehmende Tätigkeit der Tauchboote 113. Beschießung von Yarmouth 113. Die britische Kriegsgebietserklärung 113. Beschlagnahme deutscher Handelsschiffe 113. Englands Willkür 114. Untergang des „Kaiser Wilhelm der Große" 114. Verhalten der Neutralen 114. Vereinigte Staaten 114. „Bulwark" 115. Die deutsche Hochseeflotte an der Küste Englands 16. Dezember 115. Vorstoß der Engländer gegen Cuxhaven 115. Deutsche Luftschiffe über England 115. Gefecht an der Doggerbank 115. Sperrung der nördlichen Nordsee 117. Kampf der Engländer bei Bergen 117. Wechsel in der britischen Admiralität 117. Britische Flugunternehmen am 4. Juli 1915 und 25. März 1916 117. Vorstöße der Deutschen 117. Steigende Bedeutung der belgischen Küste 118. Gefecht bei Horns Riff 118. Engländer im Hafen von Friedrichshall 118. Deutscher Torpedobootsvorstoß nach der Doggerbank 118. Einige kleine Gefechte 118. Angriff auf Yarmouth und Lowestoft 119. „King Stephen" 119. Schlacht beim Skagerrak 119. Folgen der Schlacht 119. Wirtschaftliche Maßnahmen der Engländer 119. Gefecht am 19. August 119. Verseuchung der Nordsee durch Minen 119. Tätigkeit der ganz leichten Fahrzeuge 119. Deutsche Torpedoboote bei der Themse 120. Gefecht am 26./27. Oktober 120. Weitere Angriffe im November und Januar 120. Hoofden und Themsemündung 120. Beschießung von Dünkirchen am 25./26. März 120. Verschärfte deutsche Angriffstätigkeit 120. Überfall auf Dover und Calais 121. Neue Beschießung von Dünkirchen 121. Kleine Gefechte 121. Unzufriedenheit der englischen Bevölkerung 122. Englische Unternehmen gegen die flandrische Küste 122. Krieg der Oberleutnants und Kapitänleutnants 122. Rücktritt Jellicoes 122. Kein frischer Wagemut bei den Engländern 123.

4. Die flandrische Küste . . . . . 123—128

Tätigkeit der Marine zu Lande an der deutschen Küste 123. Marineabteilung in Flandern 123. Belagerung von Antwerpen 123. Kämpfe am Yserkanal 123. Der belgische Küstenschutz 123. Erweiterung zu einem Marinekorps 124. Die Verteidigungseinrichtungen am Strande 124. Der 11. November 124. Feindliche Angriffe scheitern 124. Ungünstiges Gelände 125. Sonstige Beteiligung der Marineinfanterie 125. Deutsche Angriffe zur See 125. Wichtigkeit der belgischen Küste 125. Brügge und Zeebrügge 125. Stützpunkte für leichte Seestreitkräfte 125. Ostende 125. Englische Fliegerangriffe 125. Entgegenarbeiten durch die Engländer 126. Minengürtel und Drahtnetz vor dem Kanal 126. Deutsche Seestreitkräfte im Kanal 126. Öffentliche Meinung in England 126. Englische Angriffe von der See aus 126. Flieger 126. Angriffe am 12. und 20. Mai und 5. Juni 1917 127. Großer Landangriff 1917 128.

5. Die Eismeere . . . . . 128—131

Rußlands Küstenmangel 128. Archangelsk 128. Die Murmanküste 128. Eisenbahn nach Alexandrowsk 129. Narwik 129. Minen im Weißen Meere 129. Handelsschiffahrt der Norweger 129. Die ersten deutschen Tauchboote im Norden 129. Verluste der Norweger 129. Wirkung des Tauchbootkrieges 129. Explosionen in Archangelsk 129. Der Winter 1916 auf 1917 130. Das Eismeer deutsches Sperrgebiet 130. Verseuchung durch Minen 130. Die norwegische Fischerei 130. Wladiwostok 130. Die Amurmündung 130. Wirkung der russischen Revolution 130. Die Engländer setzen sich fest in Archangelsk 130.

Seite

6. Die Ostsee . . . . . 131—136

Bedeutung der Ostsee 131. Die russische Flotte ohne Angriffsgeist 131. Die Kreuzer „Magdeburg" und „Augsburg" 131. Übereilte Maßnahmen der russischen Regierung 131. Der Kleinkrieg 131. Überwachung der dänischen Gewässer 131. Ausbau der russischen Finnlandbahn 132. Hafen von Libau gesperrt 132. Englische Tauchboote 132. Wirkung der Ostseesperre auf Rußland 132. Der Winter 1915—1916 132. Libau von den Deutschen besetzt 132. Der „Albatros" 132. Unternehmen der Deutschen im Busen von Riga 132. Der „Moltke" 133. Verseuchung der Ostsee durch Minen 133. Britische Tauchboote 133. Der zweite Winter 133. Luftangriff auf Ösel usw. 133. Gefecht am 30. Juni 133. Wirkung der britischen Tauchboote 133. Jagd auf sie 134. Sperrung des Sundes 134. Schweden 134. Befestigung der Alandsinseln 134. Der dritte Kriegswinter 134. Arbeit der Flieger 134. Amerikanische Tauchboote 134. Geringe kriegerische Ereignisse 134. Not in Rußland 134. Einfluß der Engländer 135. Die russische Revolution 135. Zersetzung der russischen Flotte 135. Unterbindung des russischen Handelsverkehrs 135. Die Deutschen im Bottnischen Busen 135. England wahrt seinen Vorteil 135.

7. Das Mittelmeer . . . . . 136—138

Verhältnisse auf dem Mittelmeere 136. Es ist ausgezeichnetes Arbeitsgebiet für Tauchboote 136. Die Taten des „Goeben" und „Breslau" 136. Erscheinen deutscher Tauchboote im Sommer 1916 136. Der Tauchbootkrieg stark durch die Vorgänge von Gallipoli und Saloniki beeinflußt 136. Ägypten Hauptsammelplatz der Verbandsmächte 136. Versenkungen durch Tauchboote 137. Minenlegung 137. Der verschärfte Tauchbootkrieg 137. Die Straße von Otranto 137. Wirkung der Tauchboote 137. Die Sinaifront 137. Zerstörungen in Gaza 138. Die französische Flotte 138. Verluste Italiens 138. Japanische Torpedoboote 138.

8. Die Adria . . . . . 138—141

Lage Österreich-Ungarns zur See 138. Kleinkrieg 138. Unternehmungsgeist der österreichisch-ungarischen Flotte 138. Mangel desselben bei den Franzosen 138. Die Österreicher beschießen Antivari 138. Der Kreuzer „Zenta" 138. Die Franzosen vor Cattaro, Lissa und Pelagosa 139. Der „Jean Bart" 139. Haltung Italiens 139. Das albanische Valona 139. Der „Leon Gambetta" 139. Italien tritt in den Krieg ein 139. Unterstützung der k. u. k. Flotte durch Deutsche 139. Zurückhaltung der italienischen Flotte 139. Größere Tatkraft auf österreichischer Seite 139. Beschießung der italienischen Ostküste 139. Versenkung des Panzerkreuzers „Amalfi" 139. Die Italiener beschießen dalmatinische Ortschaften 139. Untergang des „Giuseppe Garibaldi" 139. Die Österreicher wieder an der italienischen Küste 140. Die Insel Pelagosa 140. Einstellung des italienischen Handels 140. Der „Novara" in der Straße von Otranto 140. Untergang des „Benedetto Brin" 140. Gefecht vom 15. Mai 1917 140. Britische Monitore in der Bucht von Triest 141. Die Fliegertätigkeit 141. Die Österreicher erringen die Überlegenheit in der Luft 141. Ergebnisse ungünstig für die Verbandsmächte 141.

9. Die Dardanellen . . . . . 142—146

Bedeutung Konstantinopels 142. Deutscher und englisch-französischer Einfluß in der Türkei 142. Ankunft des „Goeben" und „Breslau" 142. Admiral Souchon 142. Tätigkeit der Deutschen in der Flotte und im Befestigungswesen 142. Ver-

Seite

halten des Dreiverbandes 142. Bruch der Türkei mit Rußland 142. Kriegserklärungen Englands und Frankreichs 142. Vorstoß der türkischen Flotte 142. Die Dardanellen 143. Von den Deutschen kunstvoll befestigt 143. Ihre Beschießung durch Verbandsschiffe am 3. November 1914 143. Blockade 143. Der Eroberungsplan 143. Eine Verbandsflotte vor den Dardanellen im Februar und März 1915 143. Die Beschießung der Forts 144. Das Unternehmen scheitert 144. Neuer Angriff durch See- und Landstreitkräfte 144. Eine russische Flotte vor dem Bosporus 144. Landung bei Kum-Kaleh 144. Landung auf der Gallipolihalbinsel 144. Widerstand der Türkei 145. Stellungskampf auf der Halbinsel 145. Eingreifen der türkischen Flotte 145. Eintreffen des ersten deutschen Tauchbootes 145. Änderung im Verhalten der Verbündeten 145. Der Sommer 1915 145. Neue Landungsversuche der Verbündeten 145. Ungünstige Lage der Gelandeten 145. Unmittelbare Verbindung zwischen Berlin und Konstantinopel 145. Erlahmen der Verbündeten 146. Deren Tauchboote 146. Der Herbst 146. Aufgabe der besetzten Stellungen 146. Schwere Niederlage Englands 146.

10. Saloniki . . . . . 146—149

Gründe des Salonikiunternehmens 146. Griechenland 147. Der König und Venizelos 147. General Sarrail 147. Schwäche des Unternehmens 147. Die deutschen und österreichischen Tauchboote 147. Seeflugzeuge, Dedeagatsch 147. Entbehrungen und Mangel der verbündeten Armee 147. Stellungskrieg in Mazedonien 148. Vergewaltigung Griechenlands 148. Die Engländer wenden sich von dem Unternehmen ab 148. Der verschärfte Tauchbootkrieg 148. Straße von Otranto 148. Vorgehen gegen Griechenland, der König legt die Krone nieder 149. Griechenlands Kriegserklärung 149.

11. Das Schwarze Meer und der Südosten . . . . . 149—153

Überlegenheit der russischen Flotte 149. Die türkische Flotte mit dem „Goeben" und „Breslau" 149. Geringe Unternehmungslust der Russen 150. Deutsch-türkische Angriffe 150. Russische Minen 150. Die Russen vor dem Bosporus 150. Deutsche Tauchboote 151. Gefecht bei Warna 151. Kampf des „Breslau" 151. Englische Hilfe für die Russen 151. Minenverseuchung 151. Der „Imperatriza Maria" sinkt 151. Wirksamkeit der deutschen Tauchboote 151. Die russische Revolution 151. Russische Minenleger vor dem Bosporus 151. Wesen des Krieges 152. Die bulgarische Marine 152. Österreichisch-ungarische Donauflottille 152. Betätigung im ersten serbischen Kriege 152. Krieg gegen Rumänien 152. Marineabteilung in Mesopotamien 153.

12. Der Kreuzerkrieg . . . . . 153—164

Sachlage 153. Deutsches Geschwader in den ostasiatischen Gewässern 154. Dessen Zusammenziehung 154. Fahrt nach Südamerika 154. Gefecht bei Coronel 155. Langsame Fahrt um Kap Horn 155. Maßregeln der Engländer 155. Ihre Flotte bei den Falklandsinseln 155. Kampf bei den Falklandsinseln 155. Untergang des „Scharnhorst" und „Gneisenau" 156. Der Kreuzer „Emden" 157. Der Kreuzer „Karlsruhe" 157. Der Kreuzer „Dresden" 158. Der Kreuzer „Geier" 158. Der Kreuzer „Königsberg" 159. Das Kanonenboot „Tsingtau" 159. Der Regierungsdampfer „Nachtigal" 159. Der Hilfskreuzer „Kaiser Wilhelm der Große" 159. Der Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm" 160. Der Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich" 160. Der Dampfer „Meteor" 160. Der Hilfskreuzer „Greif" 161.

Der Hilfskreuzer „Möwe" 161. Die zweite Möwenfahrt 161. Der „Seeadler" 162. Kaper im Stillen Ozean 162. Kaper in den indischen Gewässern 162. Art des Kaperkriegs 163. Kapitänleutnant v. Möller vom „Tsingtau" 164. Leute des Dampfers „Marie" 164.

13. Die Kolonien . . . . . 164—167

Der deutsche Kolonialbesitz 164. Kamerun und Togo 164. Besitzungen im Stillen Ozean 165. Ostafrika 165. Versorgung mit Kriegsbedarf 166. Kiautschou mit Tsingtau 166. Englands Haltung 167.

14. Der Unterseebootkrieg . . . . . 167—193

Der Tauchbootkrieg bis zur Sperrgebietserklärung 1917 . . . . . 167—176

Wesen des Tauchbootkrieges 167. Inselage Großbritanniens 168. Beginn des Krieges 168. Einrichtung des Tauchbootes 168. Versenkung des „Pathfinder" 168. Kapitänleutnant Weddigen 168. Verhalten der Engländer 168. Tat eines Tauchbootes bei Plymouth 169. Der Handelsschiffkrieg 169. Steigerung der Tauchboottätigkeit 169. Irische See 169. Nördliche Meere 169. Wirkung auf England 169. Abwehrmaßnahmen 169. Sicherung des Kanals 170. Schutzgürtel um England 170. Frachten und Versicherungen steigen 170. Sonstige Wirkungen 170. Deutschland erklärt am 4. Februar 1915 die Seegegenden um England als Kriegsgebiet 170. Die Vereinigten Staaten von Nordamerika 171. Präsident Wilson 171, mischt sich ein 171. Untergang des „Lusitania" 171. Amerikanische Forderungen 172. Deutsche Zugeständnisse 172. Holland und die nordischen Staaten 172. Verluste von Tauchbooten 172. Tod Weddigens 172. Der Baralongfall 172. Versenkte Handelsschiffe 173. Ergebnisse des Tauchbootkrieges 173. Untergang des „Hampshire" mit Lord Kitchener 173. Tauchboote im Eismeere 173. Unsicherheit im Kanal 173. „U-Deutschland" 173. Deutsches Tauchboot an der amerikanischen Küste 174. Beschießung von Küstenplätzen 174. Menschlichkeit der Tauchbootbesatzungen 174. Gefahren für Tauchboote 174. „U 20" an der westjütischen Küste festgefahren 174. Wichtigkeit der flandrischen Küste 174. Art des Tauchbootkrieges 175. Zahlen der versenkten Schiffe 175. Einbuße Norwegens 175. Leistungen einzelner Boote 175. Englische Tauchboote 176. Hauptwirkung in der Ostsee 176.

Der Tauchbootkrieg im Sperrgebiet . . . . . 176—193

Erklärung des verschärften Unterseebootkrieges 176. Zwei Sperrgebietzonen 176. Haltung Amerikas 176. Holland und Dänemark 177. Parteinahme für und gegen den Krieg in Amerika 177. Europäischer Küstenschutz 177. Das Mittelmeer (Gouraya, Soara) 177. Gefechte mit Tauchbooten 178. Schwierigkeiten für die Tauchboote 178. Eis 178. Günstigere Zeit mit dem Frühling 178. Ungeheure Werte gingen verloren 178. Ausfall an Schiffen 179. Die Strecken der Tauchboote 179. Britische Raumnot 179. Schaden 179. Die Fischerflotten 179. Der Kanal und Spanien 180. Die Neutralen 180. Norwegen 180. Holland 180. Vermehrung der neutralen Zufuhr 180. Die Neutralen und Deutschland 181. Spanien bleibt neutral 181. Auslaufen der Neutralen am 1. Mai 181. Argwohn der Engländer 181. Frachtsätze 181. Mangel an Seeleuten 182. Beschäftigungslose Matrosen 182. Kein regelmäßiger Verkehr 182. Neubau von Schiffen 182. Neutrale in britischen Dienst gepreßt 182. Einziehung von Überseeschiffen 182. Gewaltmaßregeln der Engländer 182. Erweiterung des britischen Sperrgebiets

182. Steigerung der Abwehrmaßregeln 183. Untergang des „Danton" 183. Verlegung der Handelswege 183. Befrachtung von Personendampfern mit Munition 183. Lazarettschiffe für Kriegstransporte 183. Wasserbomben 184. Flugzeuge zum Auffinden der Boote 184. Verluste deutscherseits gering 184. Die Vereinigten Staaten wollen Holzschiffe herstellen 184. Die britische Großflotte geschwächt 184. Einfluß auf die Unternehmungen Serrails 184. Hospitäler hinter der Front 185. Bedrängnis der britischen Admiralität 185. Knappheit an Lebensmitteln 185. England will die U-Bootstützpunkte in Flandern zu Lande zerstören 185. Das britische Wirtschaftswesen 185. Englands Lebensmittel 185. Mangel an Rohstoffen 186. Korn und Fleisch kann nicht verfrachtet werden 186. Kohlenfrachten 186. Einschränkungen im Verbrauch 186. Verminderung der Einfuhr entbehrlicher Waren 186. Schlechte Aussichten 186. Deutsche Tauchbootwaffe etwas spät eingesetzt 187. Zustände in Frankreich 187. Italien 187. Rußland 187. Portugal 187. Die britischen Besitzungen 187. Streiks 187. Die Kohlennot 187. Getreidemangel 187. Fleischmangel 188. Zuckermangel 188. Die Presse und die Tauchboote 188. Fälschung der öffentlichen Meinung 188. Großsprecherei und Beklemmung 188. Die Vereinigten Staaten erklären den Krieg 189. Geringer Einfluß der Teilnahme Amerikas auf den Krieg 189. Wirkung des Krieges auf Amerika 190. Amerikanische Diplomatie (China, Brasilien) 190. Unterstützungen der Verbündeten durch Geld und Waren 190. Unterbindung des neutralen Handels 190. Kriegerische Maßnahmen 190. Japan im Mittelmeere 191. Englands Zähigkeit 191. Weitere Abwehrmaßregeln 191. Deutsche unermüdlich 191. England gesteht die Gefahr ein 191. Rede des Staatssekretärs im deutschen Reichstage vom 9. Mai 192. Zunahme der Leistungsfähigkeit der Tauchboote 192. Weitere Wirkung des Tauchbootkriegs 193.

15. Der Luftkrieg . . . . . 193—206

Wesen des Luftkrieges 193. Luftschiffe und Flugzeuge 194. Wasserflugzeuge 194. Flugzeugmutterschiffe 194. Abwehrmittel 194. Wirkung der deutschen Flieger 195.

Luftschiffe . . . . . 195—199

Deutschland hat den Vorrang 195. Verwendung 195. Englische Abwehrmaßnahmen 195. Vergrößerung der Schiffe 195. Die Zeppeline durch Bedenken gehemmt 196. Sie belegen Antwerpen mit Bomben 196. Ebenso Warschau 196. Erster kriegsmäßiger Flug nach England 196. Untergang von 2 Luftschiffen 196. Luftschiff gegen Tauchboote 196. Angriffe auf die Ostküste von England 196. Sicherheitsmaßnahmen in London 196. Weitere Angriffe 196. Erfolgloser Gegenschlag der Engländer 4. Juli 196. Großer Angriff auf London 8. u. 9. September 197. Pause in den Angriffen 197. Vorstoß 1. Februar 1916 197. Weitere Unternehmungen 197. Veränderte Verhältnisse 198. L 22 verloren 198. Wirkung auf die Engländer 198. Der Fall des „King Stephen" 199. Luftschiff macht Prise 199. Britische Marineluftschiffe 199. Fliegertätigkeit gegen Rußland 199. Insel Ösel 199.

Flugzeuge . . . . . 199—206

England hat 1913 schon mehr als 200 Wasserflugzeuge 199. Haben drahtlose Telegraphie und Schnellfeuergewehre 199. Britische Flugstationen 199. Das deutsche Flugwesen stand anfangs zurück 200. Tätigkeit der deutschen Flug-

zeuge, Beobachtung der Nordsee 200. Sicherung der Hochseeflotte 200. Englischer Angriff am 25. Dezember 1914 200. Besitzergreifung der flandrischen Küste 200. Beobachtung, Verteidigung, Angriff 200. Gegenmaßregeln der Engländer 200. Kampf um die Herrschaft in der Luft 201. Frühjahr 1917 201. Angriffe auf England 201. Engländer an der flandrischen Küste 201. Neue deutsche Vorstöße 201. Dover 201. Ein deutsches Tauchboot gegen englischen Flieger 202. Großes Unternehmen 8. Juli 1917 auf London 202. Deutschfeindliche Kundgebungen 202. Tätigkeit der Engländer 202. Amerikanische Unterstützung 203. Zierikfee 203. Marinelandflieger 203. Ein englisches Flugzeug 203. Flugwesen auf der Ostsee 203. Beobachtung 203. Angriffe auf Ösel und Dagoe 203. Angriffe auf Reval 203. Amerikaner liefern den Russen Seeflugzeuge 203. Russische Revolution 204. Fortgang des Kampfes bei Ösel 204. Englische Tauchboote 204. Flieger im Orient 204. Deutsche Seeflugzeuge nach der Türkei 204. Dardanellen 204. Schwarzes Meer 204. Deutsche Flieger in Bulgarien 204. Krieg mit Rumänien 205. Angriff russischer Flugzeuge auf Constanza 205. Andere Unternehmungen 205. Ägäisches Meer. Dedeagatsch 205. Adriatisches Meer 205. Österreichisch-ungarische Flieger 205. Zusammenwirken 205. Wichtigste Tätigkeit ist Aufklärung 206.

16. Der Minenkrieg . . . . . 206—211

Die Seemine 206. Anfängliches Zurückstehen der Engländer 206. Art der Minenbenutzung 206. Minenarten 206. Unabhängige Minen 207. Tauchboote als Minenleger 207. Beseitigung von Minen 207. Torpedoboote durchfahren Minenfelder 207. Der deutsche Minenkrieg in der Nordsee 207. „Königin Luise" als Minenleger 208. Verseuchung der britischen Küsten 208. Vernichtung des „Audacious" 208. Gegenminen der Engländer 208. Englisches Minen- und Aufräumungsgeschwader 208. Der Kanal 208. Englisches Minenfeld in der südwestlichen Nordsee 208. Die Deutschen erweitern das Minenlegen 208. Untergang des Hampshire 209. Untergang anderer britischer Kriegsschiffe 209. Das Eismeer 209. Minengürtel der Engländer quer durch die Nordsee 209. Schwächliche Haltung der Neutralen 209. Eintritt Amerikas in den Krieg 209. Fortgang des Krieges 209. Kanalschiffahrt 209. Sperrung der Häfen von Liverpool, Belfast u. a. O. 209. Verseuchung der Nordsee seitens der Engländer durch Minen 209. Die Franzosen 209. Rußland das Hauptland der Minentätigkeit 210. Sperrt seine Ostsee-Meerbusen durch Minen 210. Tätigkeit im Schwarzen Meere 210. Mittelmeer und Ägäis 210. Die Adria 210. Schlußbetrachtungen 211.

17. Das Freiwillige Motorkorps . . . . . 212—213

Gründung des freiwilligen Motorkorps 212. Motorboote im Osten 212, im Westen 212. Strom- und Hafenpolizei usw. 212. Zahl der Motorboote 1915 213.

18. Die Schlacht vor dem Skagerrak . . . . . 213—234

Der Kreuzerkampf . . . . . 213—217

Gründe 213. Britische Verbände an der norwegischen Küste 214. Die deutsche Hochseeflotte läuft aus 214. Das Wetter 214. Das Aufklärungsgeschwader 214. Die Hauptmacht 214. Der Feind wird gesichtet 214. Die Panzerkreuzer Admiral Beattys kommen heran 214. Britische Hauptmacht 214. Vorstoß der englischen Aufklärungsschiffe 215. Schwenkung des deutschen Aufklärungsgeschwaders

Seite

nach Süden 215. Beide Teile fahren nebeneinander 215. Der Kampf 215. Sinken des „Indefatigable" 215. Eintreffen der Queen-Elizabether 216. Deutscher Torpedobootsangriff 216. Sinken des „Queen Mary" 216. Mangelhaftigkeit des britischen Gegenstoßes 216. Eintreffen der deutschen Hauptmacht 216. Beatty geht nach Norden 216. Fortsetzung des Kampfes 217. Die britischen Panzerkreuzer eilen voraus 217, biegen vor die deutsche Linie nach Osten 217.

Die Vollschlacht . . . . . 217—220

Eintreffen der britischen Hauptmacht 217. Jellicoe vermag die Sachlage nicht zu übersehen 217. Westfahrt und Zurückbiegen 217. Englischer Torpedobootangriff 218. Deutscher Gegenstoß erhält Feuer aus großen Geschützen 218. Halbkreisfahrt der Streitkräfte 218. Der „Wiesbaden" 218. Sechs ältere englische Panzerkreuzer 218. Drei englische Panzerkreuzer sinken 218. Scheer wirft seine Linie nach Westen 218. Rückwendung 219. Weiterer Kampf der beiden Flotten 219. Getroffene englische Schiffe 219. Der deutsche „Lützow" 219. Hipper geht auf den „Derfflinger" 219. Scheer läßt die 4 Panzerkreuzer angreifen, dahinter die Torpedoboote 219. Englischer Gegenstoß 219. Erneuter deutscher Torpedobootangriff 219. Jellicoe bricht das Gefecht ab 219.

Nacht und Morgen. . . . . 221—225

Die deutsche Hauptmacht geht auf Südkurs 221. Jellicoe schwankt 221. Seine Streitkräfte sind auseinander geraten 221. Steuert eine Zeitlang nach Süden 221. Tätigkeit der leichten Streitkräfte 221. Widersprechende Angaben über die Nachtunternehmungen 221. Jellicoes Hauptkräfte stehen nördlich vom Schlachtfelde 221. Beattys Stellung 222. Drei Flottillen Jellicoes 222. Die britische Flotte bei Tagesanbruch 222. Verhalten während des Tages 222. Wie lagen die Dinge in Wirklichkeit 222. Die leichten britischen Streitkräfte auf der Suche 222. Schiff der „Arethusa"-Klasse, die Kreuzer „Hamburg" und „Elbing" 222. Feuergefecht mit Schiffen der „Aurora"-Klasse, „Frauenlob" 223. Kampf leichter Kräfte mit dem „Westfalen" und dem „Nassau" 223. Ein verirrter britischer Kreuzer 223. „Rostock" und „Elbing" 223. Die englische 13. Flottille 223. Der „Turbulent" 223. Der „Tipperary" 223. Das Schlachtfeld 223. Die Deutschen retten schiffbrüchige Engländer 223. Die suchenden deutschen leichten Streitkräfte 223. Eine Halbflottille sichtet die feindliche Hauptmacht 224. Rückzug der Flottille über Skagen 224. Untergang des „Pommern" 224. Untergang des „Lützow" 224. Eine neue englische Flotte von 12 Linienschiffen im Anmarsch 224. Die deutsche Hochseeflotte begibt sich heimwärts 224. Auch Jellicoe fährt zurück 224. Jellicoe erneuert die Schlacht nicht 225. Geht nach Schottland 225. Tätigkeit der Werften 225. Sonstige Wirkung 225.

Erörterungen . . . . . 225—234

Bekanntwerden der Schlacht in Deutschland 225. Verspätete Bekanntgabe des Verlusts des „Lützow" 225. Britische Admiralität und Presse 225. Erregung in England 225. Die Admiralität gestaltet die Schlacht zu einem britischen Siege 225. Allerlei Vorwände 226. Die Wahrheit sickert durch 226. Siegesaussichten auf britischer Seite 226. Ergebnis der Schlacht 226. Gründe des deutschen Erfolgs 226. Trefflichkeit der deutschen Flotte 227. Die Linienschiffe und Panzerkreuzer 227. Britisches Schießwesen 227. Schwächere englische und stärkere deutsche Panzer 227. Die deutschen Torpedoboote 227. Güte der englischen Flotte 228. Bessere Füh-

Seite

rung deutscherseits 228. Zusammenarbeiten 228. Fehler der britischen Führung 228. Beatty 228. Benehmen Jellicoes 228. Verliert Zeit 229. Scheers Doppelschleife 229. Jellicoes politische Gründe 229. Scheer will nur den Sieg 230. Die Engländer rechnen kaufmännisch 230. Ihre Ergänzungsflotte 230. Gesamturteil zugunsten der Deutschen 230. Vergleich zwischen den Schlachten von Trafalgar und Skagerrak 231. Folgen der Skagerrakschlacht 231. Tauchbootkrieg 231. Wesen der Skagerrakschlacht 233. Die Geschützleistungen 233. Die Einzelabschnitte der Schlacht 233. Beiderseitige Verluste 234.

Allgemeine Schlußbetrachtungen . . . . . 235—251

Wesen des Weltkrieges 235. Enttäuschungen 235. Man kämpft auch über und unter Wasser 235. Neue Kampfmittel 235. Englands Siegeszuversicht 236. Möglichkeit des deutschen Widerstandes 236. Die Deutschen sind die Angreifer 236. Überlegenheit des deutschen Schiffes 237. Wert der Großkampfschiffe sinkt 237. Die Kleinkampfmittel 237. Jellicoe legt Oberbefehl nieder 237. Die britische Flotte versagt 237. Britische Diplomatie und Presse 237. Vergewaltigung der Neutralen 237. Churchills Erklärung November 1914 238. Churchills Außerung Mai 1917 238. König Georgs Erklärung 18. Juni 1916 238, die Jellicoes April 1917 238. Ausführungen des amerikanischen Admirals Fiske 239. Die Nachteile der Inselage Englands 239. — Kennzeichnung der Engländer durch den Präsidenten Jefferson 240. England ist verkörperte Selbstsucht 240. Seine Kräfte 240. Glaubt sich zum Herrschen bestimmt 240, und deshalb zu allem berechtigt 240. Gründe der Verbandsmächte für den Krieg 241. Englands Leistungen während des Krieges 242. Die Neutralen 242. Ausbau des britischen Imperiums 243. Geringe Erfolge der übrigen Verbandsmächte 243. Die der Macht England widerstrebenden Dinge. Arbeiterstreiks und Hineingleiten in den Festlandkrieg 244. Militarisierung der Engländer 244. Engländer in Nordfrankreich und in Rußland 244. Krieg gegen alles Deutsche im Auslande 244. Engländer in Frankreich 245. Italiens und Portugals Abhängigkeit 245. Englands Erfolge in Amerika 245. Amerikas kriegerische Schwäche und wirtschaftliche Stärke 246. Übertritt weiterer Staaten zum Verbande 246. Englands Geschäft geht doch schlecht 246. Vergebliche Bemühung, den deutschen Außenhandel an sich zu reißen 247. Wirtschaftskrieg nach Friedensschluß 247.—England verrechnet sich 247. Rückgang seiner Warenausfuhr 248. Schädigung des Welthandels 248. Englische Schiffsverluste 248. Französische Schiffsverluste 248. Einbußen Deutschlands 249. Hamburg-Amerika-Linie 249. Vorteil der Neutralen 249. Deutschlands Handelsschiffahrt nach dem Kriege 249. Die Freiheit der Meere 250. Englands Heuchelei 250. Beurteilung des Tauchbootkrieges durch Neutrale 250. Falsche Urteile 251.

Anhang. Das Geschlecht der Schiffsnamen . . . . . 252—254

Schiffe weiblich bezeichnet 252. Widerspricht dem deutschen Empfinden 252. Die in der Kaiserlichen Marine geltenden Regeln 252. Die deutschen Schiffsausdrücke meistens männlich oder sächlich 253. Deutsche Auffassung vom Geschlechtswort 253. Schiffe sollten den männlichen Artikel haben 254. Schon früher Anstoß an dem weiblichen Geschlecht der britischen Schiffe 254. Im Buche der männliche Artikel für Schiffe durchgeführt 254.

Quellen.

Alten, G. v., Handbuch für Heere und Flotten. Bd. III (Deutsches Reich), Bd. IV. (Großbritannien) u. a.

Auft, Die Kriegsfahrten S. M. S. „Karlsruhe". 1917.

Bohne, H., Artilleristische Monatshefte 1916. S. 1—23. Die Seeschlacht vor dem Skagerrak.

Crampton, U 41, Der zweite Baralong-Fall.

Eardley Wilmot, R. N., The development of Navies etc. 1892.

Eisenlohr, R., Flugwesen und Flugzeugindustrie der kriegführenden Staaten.

Englands Kriegsflotte. 1915.

Erdmann, G. A., Die Dardanellen.

Erdmann, G. A., Die Taten der deutschen Flotte im Weltkriege. 1915.

Feldmann, F., Flottentabellen der Kriegsmarinen aller Staaten.

Forstner, v., U-Boot-Leben. 1917.

Foß, M., Die Schlacht vor dem Skagerrak 1916.

Gallipoli, Der Kampf um den Orient. 1917.

Gartenlaube, Die. 44. Heft. 1916.

Gemmingen, M. v., Das Zeppelinluftschiff zur See. 1916.

Glatzel, Tauchboote.

Glatzel, Unsere Kriegführung zur See.

Glatzel, Unsere Torpedoboote und der Minenkrieg. 1915.

Graf, F., Im Torpedoboot gegen England. 1916.

Guihêneuc, O., La bataille navale du Jutland 31 Mai 1916. — Paris 1917.

Halle, E. v., Die Seemacht in der deutschen Geschichte. (Sammlung Göschen) 1907.

Handbuch der deutschen Marine und der Seestreitkräfte des Auslandes. Neubearbeitung des ehemaligen „Kleinen Buches von der Marine". 1917.

Handels-U-Boot Deutschland. Fahrt nach Amerika. 1916.

Harttung (v. Pflugk-Harttung), J.. Norwegen und die deutschen Seestädte.

Heimburg, H. v., U-Boot gegen U-Boot.

Hersfeld, E. v., Die Seeschlacht vor dem Skagerrak.

Hersfeld, E. v., Unsere Flotte.

Höhlbaum, K., Zur Geschichte der deutschen Hanse in England. 1875.

Hollweg, K., Die Aufgabe der deutschen Flotte im Weltkriege. 1917.

Höppner, v., Offizieller Führer durch die Deutsche Luftkriegsbeute-Ausstellung 1917.

Jahns, A. R., Flugzeuge und Luftschiffe. 1915.

James, Naval History.

Janson, v., Tsingtau, Erwerb, Blüte und Verlust. 1915.

Kalau vom Hofe, Kampf und Untergang des Kreuzergeschwaders. 1916.

Kalau vom Hofe, Kriegszug des Kreuzers „Emden" und seiner Helden weitere Fahrt. 1916.

Kalau vom Hofe, Unſere Flotte im Weltkriege. 1914—16. 2. Aufl. 1917.
Kalau vom Hofe, Zwei Jahre Seekrieg.
„Karlsruhe", S. M. S., Eines deutſchen Kreuzers Glück und Ende. 1916.
Killinger, E., Die Abenteuer des Oſtſeefliegers.
Kirchhoff, H.. Der Seekrieg 1914—15. 1915.
Kirchhoff, H., Otto Weddigen und ſeine Waffe. Aus ſeinen Tagebüchern. 1915.
Kirchhoff, H., Unſere Marine im Weltkriege 1914—15. 1915.
König, P., Die Fahrt der „Deutſchland". 1916.
Kriegsſchiffverluſte, Die engliſchen in der Seeſchlacht vor dem Skagerrak. 1916.
Küchler, K., Die deutſche Flotte im Weltkriege.
Küſter, J., Das U-Boot als Kriegs- und Handelsſchiff. 1917.
Laſſen, E., Handels-U-Boot „Deutſchland", Fahrt nach Amerika. 1916.
Levy, H., Sechs Monate Seeſperre gegen England. 1917.
Liebermann v. Sonnenberg, Die Seeſchlacht vor dem Skagerrak. 1916.
Lüdecke, Kriegserlebniſſe S. M. S. „Dresden" 1917.
Ludwig, E., Die Fahrten der „Emden" und „Ayeſha". 1915.
Ludwig, E., Die Fahrten der „Goeben" und der „Breslau".
Luftwaffe, Unſere, ihr Weſen und ihre Entwicklung, zugleich Jahrbuch des Luftfahrerdank. 1917.
Marine-Taſchenbuch. Mit Genehmigung des Reichsmarineamts. 13. Jahrg. 1915.
Meiner, F., Die Seeſchlacht am Skagerrak.
Mücke, H. v., Ayeſha. 1915.
Mücke, H. v., Emden. 1915.
Müller, Kriegsſchiffe, Küſten- und Schiffsartillerie.
Neumann-Frohnau, J., Die Freiheit der Meere. 1917.
Neumann, P., Luftſchiffe.
Neureuther, Das Unterſeeboot. 1915.
Oſterwitz, H., Emden und Ayeſha, Erlebniſſe eines Teilnehmers. 1916.
Perſius, L., Der Seekrieg. Die Seekämpfe der deutſchen Flotte im Weltkriege.
Perſius, L., Schlachtſchiff und Unterſeeboot. 1915.
Pflugk-Harttung, J. v., Die Heere und Flotten der Gegenwart I (Deutſchland).
Pflugk-Harttung, J. v., Splitter und Späne aus Geſchichte und Gegenwart. N. F. Der Kampf um die Herrſchaft zur See.
Pflugk-Harttung, J. v., Weltgeſchichte 1500—1650. Entdeckungs- und Kolonialgeſchichte.
Plüſchow, G., Die Abenteuer des Fliegers von Tſingtau. 1916.
Prigge, E. R., Der Kampf um die Dardanellen. 1916.
Reichsmarineamt, Die Seeſchlacht vor dem Skagerrak am 31. Mai 1916. 1916.
Robinson, C. N., The British Fleet.
Roehle, R., Graf Dohnas Heldenfahrt auf S. M. S. „Möwe". 1916.
Roehle, R., Kriegsfahrten unſeres Kreuzergeſchwaders. 1916.
Salomon, F., Britiſcher Imperialismus bis zur Gegenwart. 1916.
Schäfer, D., Die Hanſe. 1902.
Schäfer, D., Deutſchland und England in See- und Weltgeltung. 1916.
Scheibe, Die Seeſchlacht vor dem Skagerrak. 1916.
Schlüter, H. E., Die Seeſchlacht vor dem Skagerrak.
Schreibershofen, M. v., Seeminen. 1915.
Schreibershofen, M. v., Torpedo und Torpedoboote. 1915.
Schulz, E., Die Hanſe und England von Eduard III. bis auf Heinrichs VIII. Zeit. 1911.
Schulze, F., Die ſchwarze Waffe.

Skagerrak. Ullstein & Co. 1916.
Selow-Sermon, K. E., U-Boot-Abenteuer im Sperrgebiet.
Spee, v., Unsere Seehelden. 1917.
Spiegel, Frhr. v., Oberheizer Zenne, der letzte Mann der „Wiesbaden".
Spiegel, Frhr. v., Die Seeschlacht vor dem Skagerrak. 1916.
Steinuth, H., England und der U-Bootkrieg. 1915.
Taschenbuch der Kriegsflotten 1914—15. 1915.
Toeche-Mittler, S., Die deutsche Kriegsflotte 1914.
Toeche-Mittler, S., Die deutsche Kriegsflotte 6 Monate im Kampfe. 1915.
Toeche-Mittler, S., Die deutsche Kriegsflotte und ihre Verbündeten ein Jahr im Kampfe. 1915.
Toeche-Mittler, S., Das 2. Jahr im Kampf zur See. 1916.
Toeche-Mittler, S., Die deutsche Kriegsflotte und die fremden Seemächte. 1916.
U-Boote im Eismeer. Scherl-Verlag.
Unterssee- und Tauchboote, Auszug aus dem von Oberleutnant z. S. Wiencke übersetzten Originalwerke. 1915.
Valentiner, M., 300 000 Tonnen versenkt.
Vogel, W., Angriffe und Angriffsversuche gegen die britischen Inseln.
Waldeyer, H., Von Tsingtau zu den Falklandinseln.
Wath, W., Breslau-Midilli.
Weltkrieg. Verlag Hilfsverein deutscher Frauen. Nr. 103, 104, 105.
Weltkrieg, Der, zur See. Die englische Kriegsflotte. 1915.
Wiener Rundschau. 1916. Nr. 47, 48.
Wilhelmi, E., Die Seeschlacht zwischen Skagerrak und Hornsriff. 1916.
Wittmer, Deutschlands Taten zur See. 1915.
Zeitungen, Tagesblätter u. a.
Zepelin, E. v. (v. Pflugk-Harttung), Die Heere und Flotten der Gegenwart. Bd. II (Großbritannien und Irland).

Überblick.

Nichts erweckt die Empfindung der schrankenlosen Freiheit so mächtig wie das unendliche Meer. Und doch wurde es von den ruhelosen Menschen nur zu oft zur Knechtung mißbraucht. Es trennt nämlich nicht nur, sondern wirkt zugleich länderverbindend, und seine Beherrschung bedeutet Reichtum und Macht. Ja die See ist eine Lebensbedingung für jedes Kulturvolk. Fühlt ein Staatswesen sich stark und leistungsfähig, so pflegt ihm seine Küste nicht mehr zu genügen, sondern es strebt hinaus ins Weite, auf die wogende Flut mit seinen mannigfachen Erzeugnissen, seinen vielen Ergebnissen, seinen Wegen für Handel und Gewinn. Das Verlangen nach Seegeltung erscheint deshalb geradezu als Zeichen staatlichen Kraftgefühls.

Unbewußter Drang und bewußter Wille wirken da zusammen, und wenn zwei oder mehrere Reiche diese besitzen, so führen sie leicht zu Zerwürfnissen und Kriegen. Wenn nicht mit Güte, sucht man sich mit Gewalt zum Herrn der herrenlosen Weite zu machen. Denn das Ergebnis des erreichten Ziels ist unverhältnismäßig größer als das auf dem räumlich beschränkten, von Bergen und Strömen durchfurchten Festlande. Alle bedeutenden Schlachten, die hier geschlagen sind, stehen zurück an Wichtigkeit vor großen Seentscheidungen. Weder Thermopylae, Austerlitz, Jena oder Leipzig vermögen sich zu messen mit den Folgen von Salamis, Abukir und Trafalgar. Bestimmten jene den Gang der Dinge auf kurze Zeit, so wirkten die Erfolge zu Wasser lange nach, bis Griechenland im Altertume zum herrschenden Kulturvolk, Britannien in der Neuzeit zu einem Weltreiche wurde, in dem die Sonne nicht untergeht.

Einst sammelten sich die Kulturstaaten um das Becken des Mittelmeeres, dessen Besitz sich Phöniker, Perser, Griechen, Karthager und Römer streitig machten, bis mit dem Untergange des römischen Reiches das Altertum zusammenbrach und die überlieferte Ausnutzung der Seewege abhanden kam. Am längsten behaupteten sich die Byzantiner, welche langsam den Mohammedanern wichen. Mit dem Entstehen einer andern Zeit, des Mittelalters, erwuchsen andere Ausgleichsbedürfnisse, die sich freilich zunächst in kriegerischer Gestalt durch die Kreuzzüge äußerten. Doch gerade sie flochten neu das

zerrissene Band zwischen Abend- und Morgenland und brachten namentlich die italienischen Handelsstädte Venedig, Pisa und Genua empor. Freilich herrschte auch unter ihnen der Kampf: Pisa erlag seinem mächtigeren Nebenbuhler Genua, worauf dieses sich mit Venedig in nicht endendem Hader maß, sowohl zu Lande wie zur See. Die italienischen Küstenrepubliken befanden sich auf klassischem Boden und demgemäß folgten sie den Wegen ihrer Vorfahren: Athens, Karthagos, Roms und Syrakus'. Der Begriff der Meerfahrten blieb noch der klassische und umfaßte fast nur das Mittelmeer.

Doch längst hatte sich ein ferneres Gebiet im Norden des europäischen Festlandes belebt, auf dem sich wesentlich germanische Völker tummelten: Vandalen, Goten, Franken und Angelsachsen. Von diesen gerieten die Vandalen in den Mittelmeerkreis, wobei sie gleichsam als Erben des einst gebietenden Karthago eine Zeitlang die klassischen Gewässer beherrschten. Als die Südgermanen einigermaßen seßhaft geworden, kamen die Nordgermanen in Unruhe. Schon ihre Lage wies sie aufs Meer, welches ihre Wikingerschiffe durchsteuerten nach Island, Nordamerika und Sizilien. Handel und Seeraub ergänzten sich bei diesen Fahrten, bis jener zu überwiegen begann und in den deutschen Seestädten durch den Hansabund zu geordneter Einrichtung mit auswärtigen Stapelplätzen gedieh, die sich von Lissabon über London, Antwerpen, Bergen, Wisby und Neugart (Nishnij-Nowgorod) erstreckten. Immerhin blieb auch der Handel der Hansa wesentlich Küstenfahrt. Was Venedig und Genua im Süden, waren Lübeck und Hamburg im Norden.

Erst als die Renaissance die Fesseln des Mittelalters sprengte, kam für die Seefahrt die Neuzeit mit ihrer schrankenlosen Unendlichkeit, ihrem alles bezwingenden Vermögen. Wie die Bewegung als solche in Italien entstand, wie hier die Geistesströmung einsetzte, welche die Last der Überlieferung durchbrach, so waren es auch die Söhne dieses Landes, welche das Neuerkannte in die Tat umsetzten: in Kunst, Wissenschaft, Leben und Seefahrt. Schon mit Marco Polo begannen sie die Fernreisen bis zum äußersten Osten. Aber Italien fand sich durch Kleinstaaterei zerrissen, gebannt an die räumliche Beschränkung der gegebenen Handelswege des Mittelmeeres. Anders die Staaten des Ozeans, sie bildeten kräftige Königreiche und schauten in die Weite. So war es naturgemäß, wenn das am äußersten Westen vorgelagerte Volk der Portugiesen sich zuerst der Flut anvertraute, die seine Küsten umbrandete, es sich an Afrikas Gestaden entlangtastete, dessen Südspitze, das Kap der Stürme (der Guten Hoffnung), erreichte und nun, kein Hindernis mehr kennend, nach dem Lande der Verheißung, nach Indien, den Gewürzinseln der Molukken gelangte.

Portugal zur Seite trat bald das benachbarte, menschen- und geldreichere Spanien, freilich nicht aus eigenem Triebe und eigener Kraft, sondern

unter italienischer Leitung: Christoph Columbus segelte für die Kastilische Krone nach Westen und entdeckte Amerika. Die Kugelgestalt der Erde war festgestellt; es bestand die Gefahr, daß die beiden Entdeckervölker sich ins Gehege gerieten. Um dies zu verhindern, teilte die damalige Weltmacht, der Papst, die Welt in zwei Hälften, deren westliche er Spanien, deren östliche er Portugal zusprach. Diese beiden Völker sind es gewesen, welche der Seefahrt neue ungeahnte Richtungen, märchenhafte Entfernungen und eine fast erdrückende Fülle von Ergebnissen überwiesen.

Doch die Aufgabe, welche Portugal übernommen, war zu schwer für das kleine Land. Es besaß weder Hilfsmittel noch Menschen und Begabung genug, sie durchzuführen. Bald erlahmte seine Kraft, und Spanien trat in den Vordergrund. Da die harten Eroberer aber nicht über Glaubensunduldsamkeit, Gewalttat und Ausbeutung hinauskamen, nicht verstanden, gesunde wirtschaftliche Verhältnisse zwischen Mutterland und Kolonien zu schaffen, so erstarrte auch ihre Macht und ermöglichte zwei protestantischen Völkern emporzukommen: den Holländern und Engländern. Beide besiegten die Spanier und kaperten die spanischen Galeonen, welche gold- und silberschwer von Amerika gesegelt kamen. Zur See und zu Lande bedrängt, begann die Lebenskraft der Spanier abzusterben und sie schließlich aufzuhören, ein ebenbürtiger Widersacher zu sein. Nun aber fielen ihre Besieger, die Holländer und Engländer übereinander her, bis nach zähem Widerstande das rot-weiß-blaue Banner dem Union-Jack erlag. Dann übernahm Frankreich den Widerstand gegen Englands Seegewalt, zunächst unter Ludwig XIV., später unter den Männern der Revolution und Napoleon I. Aber von vornherein befand Britannien sich im Vorteile. Es war ein Inselstaat mit der Flotte als Lebensbedingung. Diese hatte sich allmählich und naturgemäß aus dem Zwange der Umstände entwickelt, wogegen die französische Seemacht mehr als Nebenwerk oder gar als gelegentliches Kunstgebilde erschien, hervorgerufen durch das Machtwort seiner Gebieter, geschaffen durch den Fleiß und das Geschick einzelner Männer, wie Colbert, Choiseul und Bonaparte. So konnte England seine See- und Kolonialpläne mit großer Einseitigkeit verfolgen, wogegen sich Frankreich zersplitterte, weil es schon durch seine Lage fortwährend in die Wirren des Festlandes hineingezogen wurde. Kein Wunder also, daß es ebensowenig wie Holland zu siegen vermochte. Damit aber beherrschte England die Meere, bis ein staatlich und seekriegerisch mißachtetes Volk: das der Deutschen, in die Schranken trat. Sein Erscheinen hat zum Weltkriege geführt.

I. Die Entwicklung der britischen Seemacht.

Seine Handelsflotten streckt der Brite
Gierig wie Polypenarme aus,
Und das Reich der freien Amphitrite
Will er schließen wie sein eigen Haus.
Schiller.

1. Die küstenländische Zeit.

Die Inselage Englands und das Wesen der Bevölkerung bedingen seine Geschichte. Als Insel besitzt es eine ausgedehnte Küste, deren Bewohner sich auf Erwerb aus dem Meere, auf Fischfang und Schiffahrt angewiesen sahen und sehen. Dies um so mehr, als es sich ungemein günstig am natürlichen Ausgleichspunkte zwischen West- und Osteuropa in die See gebettet findet. Die Notwendigkeit der Nahgewässer für das Dasein führte zu dem Bedürfnis, sie als Eigengebiet zu besitzen, sie zu beherrschen. Es war ein Gedanke, der sich von selber aufdrängte und doch erst von Oliver Cromwell klar dahin ausgestaltet wurde, daß eine starke stehende Kriegsflotte die Vorbedingung des Gedeihens sei, daß Seehandel und Seeschutz sich gegenseitig bedingen und der Seeschutz zur Seeherrschaft führe.

Das Volk war und ist hiefür durchaus geeignet. In seiner Zusammensetzung sehr gemischt, erweist es sich doch ungemein einheitlich und festgefügt. Es besteht aus Kelten, Römern, deutschen Angelsachsen und Nordgermanen, doch so, daß die Germanen, zumal in den französierten Normannen, durchschlugen. Es waren dies körperkräftige, kühne, selbstsüchtige Eroberer von festem Willen, hartem Wesen und zäher Ausdauer. Dabei hingen sie dermaßen am Hergebrachten, daß sie sich jahrhundertelang nicht mit den älteren keltisch-angelsächsischen Einwohnern vermischten. Sie lebten in festgefügtem Lehnswesen unter militärisch-despotischer Königsherrschaft, die ihren klarsten Ausdruck in dem Hause der Tudors [1485—1603) erhielt, das sich durch Härte und Hochmut, durch Gewalttätigkeit und Unternehmungsgeist auszeichnete.

Immerhin entwickelte sich das kriegerische Seewesen Englands nur langsam, und die Entscheidungen wurden jahrhundertelang zu Lande ausgefochten. Der erste, der dessen Wert erkannte, war der angelsächsische König Alfred der

Große am Ende des 9. Jahrhunderts. Er ließ Kriegsschiffe bauen von bedeutenderer Länge und Höhe als die bisher üblichen und stellte sich selber an die Spitze seiner jungen Flotte. Diese fristete auch unter seinen weniger bedeutenden Nachfolgern ihr Dasein, so daß sich Edgar III. (959—975) zuerst als König der Meere (King of the seas) bezeichnet haben soll. Es heißt, daß er weder einen Dieb auf dem Lande, noch einen Räuber auf dem Meere duldete, was darauf schließen läßt, daß er zahlreiche Wachtschiffe zum Schutze des Friedens unterhielt. Seine Flotte bildete drei Geschwader, und zwar für Nordsee, Irischen Kanal und Nordschottland. Unter Edgars Nachfolgern blieb sie bestehen, zerfiel dann aber, denn erst machten sich die Dänen zu Herren Britanniens, dann die Normannen Wilhelms des Eroberers. Tatsache war, daß alle großen Landungen seit Beginn der englischen Geschichte Erfolg gehabt hatten. Aber gerade dieser Umstand bewies die Notwendigkeit des Küstenschutzes, um so mehr, als der Kanal nun nicht mehr eine Grenze, sondern eine Verbindung zwischen dem Insel- und dem Festlandbesitze bildete, was er auch unter den Plantagenets, also jahrhundertelang blieb. König Wilhelm suchte dem Bedürfnisse durch die Einrichtung zu entsprechen, daß er fünf alten sächsischen Städten an der Straße von Dover (an den „Narrow Seas") die Gestellung einer Anzahl Schiffe zu Kriegszwecken für eine gewisse Frist auferlegte. Man kann dies als den Beginn einer bewußt dauernden Seemacht bezeichnen. Ihr diente auch die Einrichtung von Portsmouth als Kriegshafen 1212 durch König Johann, der überdies den Anspruch auf Beherrschung der „Narrow Seas" erhob. Die Angelegenheiten der Marine leitete des Königs Rat, während den Oberbefehl über die jeweilig nach Bedarf gesammelten Seestreitkräfte ein hoher königlicher Beamter führte, der seit Ende des 13. Jahrhunderts den Titel Admiral erhielt. Schon 1190 verzeichnete man die alten Seebräuche, auf deren Satzungen später das sogenannte „schwarze Buch" der Admiralität beruhte, welches Mitte des 14. Jahrhunderts das Verhalten auf dem Meere und im Hafen feststellte.

Da es sich aber bis 1453 wesentlich um Landkriege in Frankreich und dann um Bürgerkriege zwischen den Anhängern der weißen und roten Rose in England handelte, so traten die Unternehmungen zur See zurück. Die Schiffe der „fünf Häfen" blieben der Hauptbestandteil der Flotten von Englands Königen mit starkem Übergewicht der Handelsschiffe. Die Flut, welche die Insel umwogte, galt fast bis auf die Zeit der Königin Elisabeth mehr als Schutzwehr gegen feindliche Angriffe, wie als Brücke für eigene Unternehmungen. Hier und da raffte man sich auf zur Tat. So sandte Richard I. (1189—1199) eine britische Flotte zum ersten Male ins Mittelmeer, 1271 besiegte Hubert de Burgh eine weit überlegene französische Streitmacht

wesentlich durch Ausnutzung der Luvseite und entscheidendes Draufgehen. Hieran schloß sich 1340 ein glänzender Sieg bei Sluis und zehn Jahre später die Eroberung eines halben spanischen Geschwaders. Die Taktik zeigte sich noch schwach entwickelt. Man übertrug im wesentlichen die nahe Fechtweise des Landkrieges auf den Seekampf, freilich unter Einwirkung der Segel, welche besondere Anforderungen stellten. Einen Aufschwung nahm das Seekriegswesen unter Heinrich V., der 1417 die Streitkräfte des Feindes überwand und ein festes Kapitänswesen ausgestaltete.

Die Schiffe der normannischen Könige im 11. und 12. Jahrhundert waren noch klein und hielten sich meist unter 50 t, doch gelangten sie zur Zeit der Plantagenets auf 80 t. Stark äußerte sich die Wirkung der Kreuzzüge mit der Schiffbaukunst des Mittelmeers, so daß man zwischen größeren Segel- und schnellen Ruderschiffen unterschied. Da letztere aber nicht der Überlieferung entsprachen und sich auch für die hohe See nicht bewährten, so kamen sie bald außer Brauch, und an ihrer Stelle entwickelte sich die Segel-Kogge als Schlachtschiff, bis zu 250 t. Neben der seemännischen Besatzung arbeiteten Soldaten und Bogenschützen. Unter Eduard III. gab es schon Großschiffe von 1000 t, Mittelschiffe (Carracks) zu 500—600 t und Kleinschiffe von 50—120 t (Barges und Balingers). Das britische Schiffswesen entfernte sich damit stark von dem des Mittelmeeres, welches geruderte Galeeren bevorzugte, die sich in Frankreich bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts behauptet haben. Daneben entstanden namentlich bei Spaniern und Portugiesen die Karavelle, sowie die größere Galeone für Handels- und Kriegszwecke. Sie beherrschten das Zeitalter der Entdeckungen als gute Segler, und noch 65 Galeonen unter 128 Schiffen bildeten die Hauptmacht der „unüberwindlichen" Armada.

2. Die Übergangszeit.

In England begründeten erst die Tudors eine wirkliche Seekriegsmacht, wenn auch immer noch bewaffnete Handelsschiffe unter Heinrich VII. den wesentlichsten Bestandteil der britischen Flotte ausmachten. Aber 1488 baute er ein Kriegsschiff von großer Vollendung, das man als erstes der eigentlich königlichen Flotte ansieht, die sich von nun an zur ständigen Einrichtung gestaltete. In Portsmouth entstand das erste Trockendock. Die in Frankreich um 1500 gemachte Erfindung der Pforten ermöglichte, eine weit größere Menge von Kanonen aufzustellen. Die Großschiffe begannen ein modernes Wesen anzunehmen, mit drei und vier Masten, Takelage, Schanzen und Bugspriet.

Nach Beilegung der inneren Wirren entwickelte sich die Marine seit Heinrich VIII. als Englands Hauptwaffe. Er ließ sowohl große und schwer bewaffnete Schiffe herstellen, als auch die Gesamteinrichtungen verbessern. Im Jahre 1520 errichtete er die Admiralität: eine militärische Behörde unter einem Großadmiral für Leitung und Verwendung der Flotte mit dem Sitze in London, ferner ein der Admiralität unterstelltes Marineamt für die sogenannten bürgerlichen Dienstzweige, wie Verpflegung, Artillerie, Werftverwaltung usw. Auch das Trinity House, das für die Schiffahrt im allgemeinen sorgte, für Leuchtfeuer, Tonnen und Baken, wurde der Behörde angegliedert. Heinrich VIII. legte ebenfalls den Grund zu einem festen Seeoffizierkorps. Die Aufzeichnung der ersten Gefechtsvorschriften entstand, wobei versucht wurde, Segel- und Galeerentaktik zu verbinden, und drei Treffen gefordert wurden: die schwersten Schiffe in der Mitte, das zweite aus königlichen Galeeren bestehend, das dritte leichter bewaffnete Handelsschiffe. Zwar wandte auch Franz I. von Frankreich der Flotte große Aufmerksamkeit zu, aber im Kampfe siegten die Engländer, so 1513 bei Brest und 1545 bei Portsmouth. Jedenfalls hat Heinrich VIII. die britische Marine gewaltig gehoben und ihr einen Vorsprung vor allen andern verliehen, um so mehr, als der Aufschwung des wetteifernden französischen Seewesens bald wieder nachließ und das spanische erstarrte.

Diese Verhältnisse traten mit der Königin Elisabeth glänzend in die Erscheinung, unter der sich sowohl das Entdeckungs- wie das Besiedlungswesen zu einer großen Zeit entwickelten. Die Weitfahrt war bei den Italienern entstanden und von Portugiesen und Spaniern ausgebildet. Diese eroberten die reichen Märkte der neu gefundenen Gebiete und schlossen sie eifersüchtig ab gegen die übrige Welt als Vormacht eines unduldsamen Katholizismus. Gewinnsucht und Glaube führten erst die Engländer, dann die Holländer gegen sie in den Kampf. Bis zur Zeit der Königin Elisabeth waren die Engländer kein seefahrendes Großkaufmannsvolk gewesen, sondern den Handel besorgten im wesentlichen die Flotten der Kölner und sonstigen Hansastädte, welche auf der Themse ankerten und in London ihre Niederlassung besaßen. Mit dem Gesamtaufschwunge des Elisabethischen Zeitalters aber erwachte auch der Gedanke der Entdeckung, der Eroberung und Beherrschung der Meere. Voll Selbstbewußtsein wollten die Engländer nun die unentbehrlichen Einfuhrgüter auf eigenen Schiffen verfrachten und London zum Weltmarkt für ausländische Waren und zur Weltgüteraustauschstelle erheben.

Der Gedanke der Entdeckung und Fernsiedelung gehörte auch in England einem Italiener an, dem Giovanni Gabotti aus Genua, der das Bürgerrecht von Bristol besaß. Als John Cabot steuerte er 1496 nach Nordamerika. Sein Sohn Sebastian setzte diese Bestrebungen fort und arbeitete ein auf-

regendes Leben lang an einer Umschiffung des fernen Festlandes. Nun wurden die Engländer selber aufmerksam. Francis Drake machte eine überaus glückliche Weltumsegelung (1577—1580). Er befuhr weithin die Ostküste der jetzigen Vereinigten Staaten und gelangte an der Westküste bis in die Gegend von San Franzisko. Unmittelbar darauf unternahm Sir Humphrey Gilberts die Besiedelung Neufundlands, dem 1505 Walter Raleigh in Virginia folgte. Namentlich Guayana erträumte er als Goldland. Forbisher, Davis und Hudson suchten in drei Reisen eine Durchfahrt im nördlichen Eismeere Amerikas nach dem fernen Ostasien. Sie eröffneten Bestrebungen, die später Hall, Baffin und andere fortsetzten. Längst war inzwischen der britische Kaufmann in die Überseefahrt eingetreten. 1599 entstand die ostindische Handelsgesellschaft.

Seefahrt und Handel berührten sich noch eng mit Seeraub, namentlich gegenüber der spanischen Weltmacht Philipps II. Auf ihren bewaffneten Streifzügen haben sich die Engländer damals zu einem wahren Seevolke entwickelt, gleich kühn im Wagen, wie im Vermögen, gleich tüchtig als Fahrer wie als Krieger. Neben vielen Einzel- und Gruppenkämpfen kam es zu offenen Seeschlachten, unter denen der große Erfolg von 1588 über die spanische Armada als bedeutendste zu verzeichnen ist. In mehrtägigen Kämpfen siegten hier die Engländer durch die Überlegenheit der Schiffsführung und Geschütze. Sie verstanden den Feind namentlich von der Luvseite geschickt zu fassen und niederzuringen. Der Krieg zwischen Engländern und Spaniern erwies sich zugleich als der zweier verschiedener Systeme, dem des Mittel- und dem des Nordmeeres. Die Spanier hatten ihr Flottenwesen aus der Galeere entwickelt, die zu schwimmenden Festungen wurden und durch Nahwaffen und Entern zu wirken suchten. Bei den Engländern stammte das derzeitige Kriegsschiff aus dem runden Segelschiffe, bei dem es auf seemännische Tüchtigkeit und Beweglichkeit ankam. Zugleich bildeten sie das Geschützwesen mehr aus mit Bevorzugung des Breitseitenfernfeuers, was ganz von selber zur Schlachtordnung in Kiellinie führte. Durch diese erlangten sie solche Sicherheit, daß die Spanier während der ganzen Regierungszeit der Königin Elisabeth nicht mehr als zwei britische Kriegsschiffe zu erobern vermochten und diese auch erst nach heftigstem Widerstande gegen erdrückende Übermacht. Nur ein einziges britisches, auf königlicher Werft erbautes Kriegsschiff ging durch Unwetter oder Unfall verloren, wogegen die Spanier ganze Flotten einbüßten. Damit entschied sich endgültig der Wandel von der Galeeren- zur Segelschifftaktik und zugleich die Überlegenheit der Engländer auf allen Meeren. Der britische Herrschaftsanspruch erweiterte sich jetzt von den „Narrow Seas“ auf den der „British Seas“, d. i. auf die umgebenden Meere bis Dänemark und Norwegen. Schiffsbau und Verwaltung

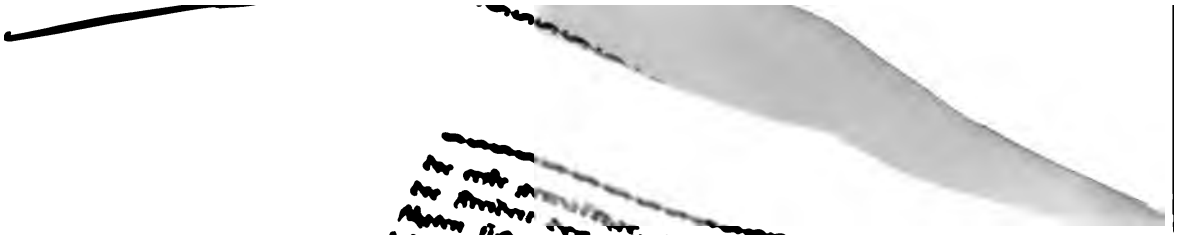
erreichten eine bisher nicht gekannte Höhe, selbst eine Art Flottengründungsplan entstand. Die Marine war zu einer bevorzugten Nationaleinrichtung Britanniens geworden, deren Dienst sich die Söhne der besten Familien widmeten. Beim Tode der Königin zählte England 42 Schiffe von 17 000 t mit mehr als 8000 Mann Besatzung, zur Hälfte ausgebildete Seeleute.

Unter Jakob I. geriet die Flotte in Verfall, und sein Sohn Karl I., der mehr Verständnis für das Seewesen besaß, büßte schwer den Niedergang. Letzterer ließ die Schiffe in sechs Klassen zerlegen, eine Einteilung, die sich erhalten hat. Dabei stieg der Wert der großen Kriegsschiffe gegenüber den Kauffahrteischiffen immer mehr. 1637 wurde der „Souvereign of the Seas" gebaut, ein Dreidecker mit 104 Kanonen. Um die Flotte leistungsfähiger zu machen, erweiterte Karl die Auflage des Schiffsgeldes, geriet aber in Zerwürfnisse mit dem Parlamente, die zu seinem Sturze führten.

3. Kolonisierungen und Kämpfe mit Holland.

England wurde Republik und der Lord Protektor, Oliver Cromwell, Schöpfer des modernen England, dessen Weltstellung, auf der Seeherrschaft beruhend, zum britischen Weltreiche geführt hat. Die Marine wurde stark vergrößert, ihr Wirkungskreis sowie ihre Leistungsfähigkeit vermehrt und bisweilen über die Hälfte der Staatseinnahmen auf sie verwendet. Man besserte die Manneszucht und regelte musterhaft die Lohnzahlungen. Die gesunkene Admiralität und das Marineamt hob Cromwell auf und übertrug ihre Befugnisse einem Ausschusse des Unterhauses, der aus drei Obersten des Heeres bestand, welche neben der Verwaltung auch den Oberbefehl über die Flotte leiteten. Außerdem führte er feste Marineetats ein, deren erster etwa acht Millionen Mark betrug. Mit meisterhafter Folgerichtigkeit entwickelte er das enge Verhältnis zwischen Überseehandel und Kriegsflotte. Das rote St. Georgskreuz im weißen Felde flatterte seit 1649 als britische Kriegsflagge; es war zugleich die der italienischen Guelfen.

Zunächst begegnete England einem gefährlichen Mitbewerber in den Holländern, welche sich seit dem Niedergange Spaniens mächtig aufgeschwungen, den überseeischen Zwischenhandel an sich gerissen und sich um die Mitte des 17. Jahrhunderts zur ersten Handels- und Seemacht mit großem Kolonialbesitze emporgearbeitet hatten. Zu ihrer Bekämpfung erließ Cromwell 1651 das Schiffahrtsgesetz („navigation acte"), wonach überseeische Erzeugnisse nur auf englischen Schiffen und europäische Erzeugnisse außer auf englischen nur auf Schiffen des betreffenden Ursprungslandes nach britischen Häfen gebracht werden durften. Das Gesetz bedeutete



[illegible] echt britische Handelsanmaßung. Noch besaß man nicht die Freiheit des Meeres und schon wollte man es beherrschen. Natürlich fügten sich die Holländer nicht, die ihren Zwischenhandel aufs Schwerste bedroht sahen. So kam es zu drei Seekriegen, die mit furchtbarer Erbitterung und echt germanischer Gründlichkeit ausgefochten sind. Aber von Anfang an befand England sich im Vorteil, schon durch seine Lage, welche die Holländer stark von Übersee absperrte. Britanniens Küste besaß vortreffliche Häfen, die Westwinde begünstigten Angriffsunternehmungen und eigneten sich zu Überraschungen. Getragen wurde alles durch straffe Leitung, vorzügliche Verwaltung und zahlreichere Bevölkerung. Demgegenüber stand eine aus sieben Provinzen zusammengesetzte staatliche Vereinigung mit fünf Admiralitäten, welche voll kaufmännischen Knausergeistes die Marine beeinträchtigten. Die Mannschaften erwiesen sich beiderseits gleichwertig, aber die britischen geschulter. In Robert Blake und Monk hatten letztere tüchtige Führer, die freilich den holländischen Admirälen Tromp und de Ruyter an Genialität nachstanden. Auch die Flottenkräfte entsprachen sich ungefähr, mehrfach fochten je 100 Schiffe miteinander, doch war eine bedeutende Zahl der englischen an Größe und Stärke überlegen. Anfangs kämpfte man geschwaderweise, dann kam die Kiellinie auf.

Im Jahre 1652 brach der erste Krieg zwischen den beiden Widersachern aus, zugleich der erste reine Seekrieg. Er blieb wesentlich Handelskampf, der auf Schutz großer Warenflotten beruhte. Nach schweren Wechselfällen entschied der Verlauf zugunsten Englands. Holland mußte 1654 die Schiffahrtsakte, den Flaggengruß u. a. bedingungslos anerkennen, was den Übergang der Seeherrschaft auf den Nebenbuhler bedeutete. Die Besiegten hatten 1700 Kauffahrer im Werte von 120 Millionen Mark verloren, Handel und Fischerei lagen derartig gelähmt, daß die vor kurzem noch blühenden Hafenstädte Hollands völlig verödeten.

Machte der Ausgang des Krieges in Holland einen betrübenden Eindruck, so steigerte er umgekehrt die Anmaßung und Unternehmungslust der Engländer. Durch Kämpfe und Beschlagnahmen bis an die fremden Küsten verfolgten sie ihr Ziel. Bewußt trieben sie einem zweiten Kriege entgegen, der noch bessere Aussichten als der erste bot. Die Einführung der Kiellinie bedingte gleichgeartete Schiffe, was immer weitere Ausscheidung bewaffneter Handelsfahrzeuge bewirkte. Zugleich entwickelten die erhöhten Anforderungen des Krieges den heutigen Seeoffiziersberuf. Bisher beruhte der Dienst in England wesentlich auf 200 bis 300 Schiffsführern, die im Frieden vielfach das Amt von Handelskapitänen versahen. Durch die langen Voll- oder Halbkriegszeiten änderte sich das, die Kommandanten und Offiziere blieben nun meistens ununterbrochen auf Kriegsschiffen, wodurch schließlich ein

Offizierkorps als eigene Klasse mit besonderen Gewohnheiten und Anschauungen entstand. Zusammenhang und Beweglichkeit der Linie und wirkungsvolles Geschützfeuer wurden fachmännisch ausgebildet. Als Leitsatz diente: Vernichtung des Feindes um jeden Preis, jedermann hat dafür mitzuwirken, Signale sind Nebensache.

Selbstbewußt unternahm Admiral Blake eine Fahrt ins Mittelmeer, um günstige Handelsbedingungen und andere Vorteile zu erpressen. Er blockierte Cadix, kaperte eine Silberflotte und vernichtete eine zweite. War Raleigh die Verkörperung seiner kühnen und wilden Zeit gewesen, der letzte Doradofahrer, welcher irgendwo in der Welt ein Gold- und Schlaraffenland zu finden hoffte, so erscheinen Cromwell und Blake schon als echte zielbewußte Engländer, bei denen politische und wirtschaftliche Klugheit sich paarte mit rücksichtsloser Tatkraft und Verachtung jedwedes anderen Rechtes. Dabei darf Blake als erster großer britischer Flottenführer gelten, als Vorläufer Nelsons. Nachdem er drei Jahre unterwegs gewesen, starb er 1654 auf der Heimreise angesichts von Plymouth am Scharbock.

Inzwischen hatte sich das Ansiedelungswesen in fernen Weltteilen entwickelt. Am verheißungsvollsten geschah es in Nordamerika, wo günstige klimatische Bedingungen obwalteten und der einziehende Entdecker von vornherein zum urbarmachenden Bauern wurde, im Gegensatz zum ausbeutenden Spanier und abenteuernden Franzosen, von denen erstere den Süden bis Florida und Neukalifornien beherrschten. Der eigentliche Norden blieb noch offenes Land. Dort versuchte, wie wir sahen, 1585 Raleigh eine Gründung in Virginien, die aber mißlang. Das änderte sich unter den Nachwirkungen der Regierung der Königin Elisabeth und durch die Entdeckung eines geraden Segelweges. 1604 setzte eine dauernde britische Kolonisation in Kanada ein, 1607 im Gebiete der heutigen Vereinigten Staaten und 1610 in Neufundland. Abenteuerlust, wirtschaftliche und religiöse Verhältnisse trieben Scharen in das neue verheißungsvolle Gebiet, in das Land der Freiheit. Zwei Aktiengesellschaften entstanden in London und Plymouth, zu denen sich bald eine dritte gesellte. Rasch entwickelte sich die Ansiedelung der Londoner Gesellschaft auf der südlichen Gebietshälfte mit Selbstverwaltung und Volksvertretung. 1608 trat das erste Parlament der neuen Welt zusammen, welches bald nachher eine Verfassung gab: das Muster aller englischen Kolonialverfassungen. Nicht so rasch kam der Norden vorwärts, welcher der Plymouthgesellschaft überwiesen war, weil diese sich mehr der Küstenfischerei als der Kolonisierung widmete. Die Folge war eine freie Einwanderung namentlich von Puritanern, die, mit 1620 einsetzend, so weit gedieh, daß sich 1643 die „Vereinigte Kolonie von Neuengland" zusammenschließen konnte. Boston wurde Hauptsitz, das Yankeetum bildete sich aus.

Immerhin fehlte es auf den weiten Strecken an Einheitlichkeit; Maryland erhob sich als katholische Kolonie, freilich religiös weitherzig. An der Delawarebai erschien die religiöse Sekte der Quäker und gründete die Stadt Philadelphia. Die Ufer des Hudsonflusses sahen das holländische Neu-Amsterdam zwischen den englischen Kolonien, mit solcher Duldung, daß Angehörige von 18 verschiedenen Staaten dort wohnten. Plötzlich erschien 1664, mitten im Frieden, eine englische Flotte und nötigte die überraschte Stadt zur Ergebung. Sie hieß von nun an Neuyork und bot den besten Hafen der ganzen Gegend. Ende des 17. Jahrhunderts blühte längs der ganzen Ostküste von Charleston im Süden bis Portland im Norden eine fast ununterbrochene Reihe britischer Ansiedelungen.

Besonders lockend erschienen allen Europäern die Antillen, welche wesentlich als spanischer Besitz galten. Mit dem ersten Viertel des 17. Jahrhunderts begannen sich Engländer und Franzosen dort einzudrängen, worauf eine französische und eine englische Gesellschaft entstand, denen die ganze Inselkette zugesprochen wurde. Sie besetzten mehrere Inseln, bis Cromwell 1655 eine Flotte sandte, um die Macht der Spanier in jenen Gegenden endgültig zu brechen. Aber es gelang nicht, Haiti zu bezwingen, dafür wurde dann Jamaika erobert, was seitdem eine Perle im britischen Kolonialbesitz bildet. Als Plantageland und Mittelpunkt des britischen Schleichhandels erlangte es Bedeutung. Neben Jamaika hatte man namentlich noch Barbados, wozu sich lange nachher Trinidad gesellte.

An der Mosquitoküste erwarben die Engländer Britisch-Honduras und in Südamerika ein Stück von Guyana, wozu noch einige Inseln kamen. Hier wie in Afrika standen sie gegen ihre Nebenbuhler zurück; an der Goldküste behauptete Holland die Hauptmacht, ohne daß die Engländer an der Gambiamündung aufkommen konnten. Erst 1662 gründeten sie eine Gesellschaft, welche zehn Jahre später durch die englisch-afrikanische Kompanie ersetzt wurde. Auch sonst errichteten sie mehrere Einzelniederlassungen, freilich von untergeordneter Bedeutung. Hervorragend wichtig erwies sich durch seine Lage nur das Kap der Guten Hoffnung als Halteplatz zwischen Europa und Indien, doch blieb es bis 1806 wesentlich in holländischen Händen. Ganz bedeutenden Erfolg erzielten die Engländer in Indien. Dorthin segelte 1599 das erste britische Geschwader, worauf sich eine Anzahl britischer Kaufleute zu einer ostindischen Handelsgesellschaft vereinigten. Es war dies die erste Kompanie ihrer Art. Sie zeigt, wie den Briten schon damals der Gemeinsinn für Handelsdinge im Blute lag: Da ist die Einzelkraft nichts, die genossenschaftliche alles. Zwar wurde die englische Einrichtung anfangs durch die etwas später errichtete holländisch-ostindische Kompanie überholt, welche mit bedeutend größerer Machtfülle arbeitete. Doch mehr und mehr

erkannte die englische Regierung die Wichtigkeit des Unternehmens und errichtete deshalb 1625 das Kolonialamt zu London, dessen Monopolwirtschaft unter wechselnden Verhältnissen bis auf König Wilhelm III. bestanden hat. Der Ostindienkompanie gelang es nur langsam, neben den früher eingewanderten Portugiesen emporzukommen. Ihren ersten Vertrag mit dem Großmogul schloß sie 1612 und besiegte drei Jahre später die Portugiesen, womit sie den Grund zum ostindischen Kaiserreiche des 19. Jahrhunderts legte. Klug wandten die Engländer sich hauptsächlich der bisher vernachlässigten Ostküste zu und gründeten hier Handelsniederlassungen, welche die holländischen und dänischen überholten. Die Einzelsiedelungen erweiterten sich zu Kolonien, für deren Schutz Festungen entstanden. Als Hauptstützpunkte dienten Bombay (seit 1688), Madras (1639) und Kalkutta (1696). Von ihnen war Bombay der Mittelpunkt des Westküstenhandels, Madras der Brennpunkt der wissenschaftlichen Bestrebungen und Kalkutta die Hochburg der politischen Machtstellung, welche den Ganges hinaufdrängte. Karl II. erweiterte die Schiffahrtsakte und verlieh der Kompanie Rechte in Indien, welche fast der Staatshoheit entsprachen. Seitdem wandelte sie sich von einer kaufmännischen Vereinigung zu einer ausbeutenden und erobernden Gebieterin. In Lord Clive und Warren Hastings fand sie ebenso tatkräftige wie gewissenlose Vertreter. Die Folge war, daß die Gesellschaft über sich selbst hinauswuchs und einen Mittelpunkt von Habsucht und Ränken bildete. Die geknechteten und gepeinigten Indier erhoben sich in verzweifelten Aufständen, doch umsonst, diese dienten nur dazu, ihre Ketten noch lastender zu machen.

Inzwischen kam es auch in Europa zwischen den Haupthandelsgegnern, zwischen Engländern und Holländern, 1665 abermals zum Bruche. Trotz der schweren Einbußen hatten Unternehmungsgeist und weitverbreitete Beziehungen die letzteren wieder emporgebracht und ihnen damit den Mut verliehen, einen zweiten Entscheidungskampf um die Beherrschung der Meere zu wagen, der sich als Seekrieg ohne Nebenrücksichten entwickelte. Bei Lowestoffe standen sich auf beiden Seiten mehr als 100 Schiffe mit über 20 000 Mann und 4000 Kanonen gegenüber. Wiederholt fuhr man in enggeschlossener Kiellinie aneinander feuernd vorüber. Geschickt verstanden die Engländer, sich auf der Luvseite zu halten, Brander anzuwenden und im Enddurcheinander die Oberhand zu gewinnen. So verloren die Holländer 30 Schiffe und 6000 Mann, die Engländer kaum den zehnten Teil. Nachdem sie noch ein zweites Mal gesiegt hatten, kam es am 12. Februar 1666 zu einer furchtbaren Viertageschlacht zwischen de Ruyter und Monk. Der geniale Holländer behielt die Oberhand, drang 1667 in die Themse ein, verbreitete Schrecken weithin und nötigte den schwachen Karl II. zum Frieden von Breda. Immerhin lautete er nicht ungünstig für England: Er milderte zwar die Schiffahrtsakte, ließ

aber das Flaggenrecht bestehen, und beide Teile gaben im wesentlichen ihre Eroberungen heraus.

Die langsam gezeitigte Überzeugung von britischer Seeherrschaft ergriff immer mehr die Gemüter. Deshalb mußte jeder Wettbewerber niedergeschlagen werden. Verbündet mit Ludwig XIV. eröffnete Karl II. 1672 den dritten englisch-holländischen Krieg, während dessen de Ruyter trotz geringerer Streitkräfte sich geschickt behauptete, bis die Holländer 1674 mit England einen Sonderfrieden schlossen und die Oberhoheit Englands in den „British Seas" anerkannten.

Die Zeit Karls II. brachte in der Verwaltung der Marine die Änderung, daß er die Cromwellschen Einrichtungen aufhob und auf die des Großadmirals und der alten Behörden zurückgriff, womit sich bald auch die früheren Mißbräuche wieder einstellten. Großadmiral war der tüchtige Herzog von York. Als er sein Amt 1673 niederlegen mußte, wurde es wieder einem Ausschusse übertragen mit dem Prinzen Rupprecht von der Pfalz an der Spitze, bis Karl II. im Jahre 1684 und nach ihm Jakob II. die Marineverwaltung in die eigene Hand nahmen. Letzterer hatte als Herzog von York der Flotte lange Zeit ruhmvoll vorgestanden und widmete ihr natürlich als König besondere Aufmerksamkeit. Aber innere Wirren, die gegen ihn ausbrachen, und den holländischen Wilhelm von Oranien ins Land führten, wirkten schädigend auf Geist und Leistungsfähigkeit der Marine. Die Admiralität lag seit 1689 mit geringen Unterbrechungen stets in Händen eines Ausschusses, bestehend aus den Lords der Admiralität, die bis zu Anfang des 19. Jahrhunderts gewaltet haben. Anders das Marineamt. Es fand sich vielfachem Wechsel unterworfen, wobei die Zahl seiner Abteilungen derartig anschwoll, daß sie 1782 ihrer dreizehn betrug. In diesen schlichen sich allgemach vielerlei Übel ein, worunter die Flotte schwer litt. Andererseits vermochten die Niederländer die Schädigungen ihrer drei Kriege nicht zu überwinden. Als Wilhelm von Oranien 1688 die britische Krone mit der Statthalterschaft der Niederlande verband, wurden zwar die bisherigen Gegner unter gleicher Hoheit vereinigt, doch, wie die Dinge lagen, zum Vorteile des mächtigeren und größeren England. Die holländischen Seestreitkräfte gerieten in eine Art Abhängigkeit von den nachbarlichen, ihr Wert begann in den Augen der eigenen Landsleute mehr und mehr zu sinken, was zu übertriebener Sparsamkeit führte und sie noch weiter herunterbrachte. Zu Anfang des 18. Jahrhunderts war Hollands Rolle als achtunggebietende Seemacht zu Ende. Rechtlich gehörte das Land noch zum deutschen Reichsverbande, hatte sich ihm aber tatsächlich längst entzogen und schied mit dem westfälischen Frieden völlig aus. Seine Zeit war vorüber, es zählte nunmehr zum britischen Interessenkreise und diente als Spielball der Westmächte.

4. Gegensatz zum königlichen Frankreich und zu Spanien.

An Stelle des erlahmenden republikanisch-evangelischen Holland erhob sich das im unbeschränkten Königtume straff zusammengefaßte katholische Frankreich Ludwigs XIV. Hier steigerte der weitblickende Colbert in 22 Jahren die Flotte von 3 Linienschiffen auf deren 71 (1683) mit geschulten Offizieren und trefflichen Admiralen, wie Duquesne und Tourville. Diesem gefährlichen Wettbewerber gegenüber verbündeten sich die Engländer ihrer Art gemäß mit dem eben noch befeindeten Holland, was sie aber nicht abhielt, dessen Schiffe 1690 bei Beachy Heed zu opfern. Umsonst! Tourville siegte und beherrschte während des Sommers 1691 den Kanal. Aber die Franzosen benutzten diese günstige Gelegenheit nicht zu einer Landung, sondern nur zur Schädigung des britisch-holländischen Handels durch Kaper. Die Verbündeten gewannen Zeit, sich zu verstärken, bis sie 1692 die Franzosen bei La Hogue vernichtend schlugen. Dieses Ereignis traf mit Geldmangel Ludwigs XIV. zusammen, infolgedessen er auf den großen Seekrieg verzichtete und sich mit Freibeuterei begnügte. Seine Kräfte erschöpften sich immer weiter, so daß selbst der spanische Erbfolgekrieg nur noch zu einer Kanonade bei Malaga, aber zu keiner eigentlichen Seeschlacht führte. Seit 1709 wagte sich die französische Flotte nicht mehr aufs offene Wasser, und auch die Niederländer stellten nur noch ein Drittel der vereinbarten Schiffe, womit die Herrschaft des Meeres Britannien verblieb. Dies hatte die Umstände günstig erachtet, das den Franzosen verbündete Spanien schwer heimzusuchen und 1702 sogar eine Silberflotte im Hafen von Vigo zu vernichten. Noch wichtiger erwies sich, daß die Engländer seit 1694 festen Fuß im Mittelmeere faßten durch Errichtung einer Mittelmeerstation und Erwerbung günstiger Stützpunkte: ein Bestreben, das 1704 durch Eroberung des schwach verteidigten Gibraltar seine Krönung erhielt. Diese Felsenfeste erwuchs zu einem Hauptbollwerk britischer Macht, die von hier aus den Zutritt zum Mittelmeere besaß und beherrschte. Auch Sardinien und Minorka fielen den Engländern in die Hände, wurden aber wieder ausgeliefert.

Der Friede von Utrecht lautete ungünstig für Frankreich. Es mußte die Werke des wichtigen Dünkirchen schleifen und in Amerika seine Rechte auf Neufundland und Neuschottland abtreten, so daß es dort außer Kanada nur noch Neubraunschweig behielt. Spanien überließ England das Alleinrecht zur Einführung von Negersklaven aus Afrika nach den spanisch-amerikanischen Kolonien, das, noch durch lebhaften Schmuggelhandel verstärkt, allmählich den gesamten Handel des spanischen Amerikas in britische Hände brachte. Es erscheint dies als Gegenbild zum Methuenvertrage von 1703, durch den es dem portugiesischen Warenverkehr ebenso erging.

So hatten sich die Dinge durchaus zugunsten des Inselreiches gewandt, das dank seiner Lage und Seemacht von den schweren Heimsuchungen des Krieges verschont geblieben war, während die Festlandmächte sich gegenseitig zerrieben. Der Friede von Utrecht besiegelte die Handelsüberlegenheit über Spanien und Frankreich und schloß Holland von allen Vorteilen aus. Frankreichs Wehrmacht verfiel und das Volk verarmte. Die noch vor kurzem mächtige Flotte Hollands kam von nun an überhaupt nicht mehr ernstlich in Betracht, während die spanische völlig gebrochen war, und als Kardinal Alberoni sie wieder emporzubringen suchte, überfiel sie ein englisches Geschwader mitten im Frieden, sie nahezu vernichtend. Letzteres bildet wieder einen Beweis der unverschämten Gewalttätigkeit Englands. Wo es ihm paßt, schlägt es brutal einen schwächeren Nebenbuhler nieder, nur weil er wagte, unbequem zu werden.

Der Krieg hatte Britanniens Seemacht auf solche Höhe gebracht, daß sie 1714 nicht weniger als 247 Schiffe mit über 167 000 t zählte. Jene waren bedeutend größer geworden, bis zu 100 Kanonen und 780 Mann Besatzung. Auch die artilleristische Wirkung hatte sich gesteigert. Kupferung der Schiffsböden verlieh den Fahrzeugen eine erhöhte Geschwindigkeit. Freilich nur langsam hatten sich die Heranbildung und Einrichtung eines Offizierkorps und die Taktik entwickelt, welch letztere sich sklavisch an die Kiellinie hielt. Man segelte am Feinde vorbei, um mit Übermacht seine Spitze zu umfassen. So konnten die genialen holländischen Führer und selbst der Franzose Tourville sich den britischen und spanischen Durchschnittsadmiralen in der Flottenleitung überlegen erweisen.

Der Umstand, daß England seinen Handel und seine Reichtümer ungehindert immer gieriger vermehrte, wirkte nachteilig auf seine kriegerische Kraft während der nächsten Zeit. Die Flotte hielt sich nur äußerlich auf einer gewissen Höhe. Bau und Bewaffnung der Kriegsschiffe veralteten, Klüngelwirtschaft und politische Parteiung rissen ein und brachten schlimme Mißstände. Das Offizierkorps war gemischt und teilweise ungeeignet, die Mannschaft größtenteils zum Dienste gepreßt und deshalb widerspenstig. Nur durch eiserne Zucht und entehrende Strafen vermochte man die Ordnung einigermaßen zu wahren.

Dabei trieb die britische Habsucht wieder zum Bruche mit Spanien. Der Schmuggel nach dem spanischen Amerika nahm derartig überhand, daß er das Mutterland schwer schädigte. Die Mißhandelten machten schließlich Ernst und verlangten das Durchsuchungsrecht englischer Schiffe sogar außerhalb ihrer Küstengewässer. England widersetzte sich, gab Kaperbriefe aus und erklärte Spanien den Krieg. Letzteres fand Rückhalt an Frankreich, erst geheim, seit 1744 offen. Aber da die Flotten aller Völker sich damals

auf einem Tiefstande befanden, so erzielte keine wichtigere Entscheidungen, obwohl die Engländer einige hervorragende Einzelleistungen lieferten. Erst als der tüchtige Admiral Anson die Leitung erhielt, vermochten sie 1747 zwei Seesiege zu erfechten. Die Waffenruhe des Friedens von Aachen benutzte Anson dann trefflich zur Verbesserung und Neuordnung des gesamten Marinewesens. Kaum aber hatten die Engländer sich gekräftigt, überfiel eines ihrer Geschwader 1755 ohne Kriegserklärung ein französisches: eine Untat, die sie noch durch eine allgemeine Treibjagd steigerten. An 300 französische Kauffahrer im Werte von 30 Millionen mit 6000 Matrosen fielen ihnen in die Hände. Als die Angegriffenen sich die Schädigung nicht bieten ließen, griffen auch sie zu den Waffen.

Diese Dinge hingen eng mit den Vorgängen auf dem Festlande zusammen. Die Zerwürfnisse zwischen England und Frankreich veranlaßten König Georg II., einen Vertrag mit Preußen zum Schutze des heimischen Hannover abzuschließen, worauf Frankreich sich mit Österreich verbündete. Im Mai 1756 erklärte England an Frankreich den Krieg, und im August rückte Friedrich in Sachsen ein. Damit war zu Wasser und zu Lande ein Waffengang eröffnet, der sieben Jahre dauern und alle Weltteile in Mitleidenschaft ziehen sollte.

Bevor wir hierauf eingehen, müssen wir uns kurz das Kolonialwesen der Franzosen vergegenwärtigen. Das bedeutendste Feld ihrer überseeischen Tätigkeit befand sich in Kanada oder Neu-Frankreich, wo schon 1603 ein Gouverneur eingesetzt wurde. Rasch blühte die Siedelung empor, erweckte dadurch aber den Neid der Engländer, die sie 1614 mitten im Frieden überfielen. Der Gegensatz der beiden europäischen Völker griff auch auf die Eingeborenen über und wurde von den Briten eifrig in ihrem Sinne ausgebeutet. Aber die Franzosen hielten stand und gründeten mit Richelieus Unterstützung 1628 eine reich privilegierte Kanadagesellschaft. Trotz alledem kam die Kolonie nicht vorwärts, namentlich weil die Einwanderung zu gering war. 1660 zählte Kanada knapp 3500 europäische Bewohner, von denen viele auch noch arbeitsscheu und Abenteurer waren. Unter solchen Umständen konnten die weit überlegenen Engländer immer mehr Vorteile erzielen und den größten Teil des Landes samt dem Hauptorte Quebeck erobern. Als Karl I. dies wieder herausgab, kamen ruhigere Zeiten unter starker Mitwirkung der Jesuiten. Der Mississippi wurde entdeckt, bis zur Mündung befahren, sein Stromgebiet als Besitz Frankreichs erklärt und ihm die Bezeichnung Louisiana gegeben. Mit feiner Witterung hatte man die Wichtigkeit des amerikanischen Hinterlandes erkannt. Durch seinen Besitz umklammerte Frankreich in weitem Bogen die Neuenglandstaaten, so daß selbst Neufundland allmählich aus englischen in französische Hände gelangte.

Verbündet mit den südlich angrenzenden Spaniern unternahmen sie, die Engländer längs des Mississippi durch Befestigungen abzudämmen, als deren Endpunkt das 1718 errichtete Neuorleans anzusehen ist. Doch auch jetzt noch lähmte der Mangel an Nachwanderungen alle Unternehmungen, 1721 bewohnten erst 25 000 Weiße Kanada und 1708 Luisiana noch nicht deren 300. Unter solchen Umständen vermochte der gewaltige politische Plan unmöglich zu gedeihen, ja das Riesengebiet geriet in sichtbaren Verfall. Zwar brachte das Auftreten des Finanzkünstlers Law und seine Kompanie des Westens einen kurzen Aufschwung, der aber mit völligem Zusammenbruche endete.

So ging denn eine verheißungsvolle Zukunft immer mehr verloren. Die Schwäche der Regierung daheim übertrug sich in gesteigertem Maße auf die Ferne. Es fehlte an Verständnis, an Geld, Stetigkeit und Willenskraft, wogegen die Engländer die überlegenen Eigenschaften ihres Volkstums und ihrer Einrichtungen durchsetzten. Ein Stück Neufrankreichs nach dem anderen machten sie sich zu eigen, bis der Siebenjährige Krieg die Entscheidung brachte und zwar, wie vorauszusehen, zuungunsten Frankreichs.

Den zweiten Hauptschauplatz französischer Kolonialpolitik bot Ostindien. Im Jahre 1669 begannen sich die Franzosen dort anzusiedeln; sie besetzten die Stadt St. Thomas bei Madras, wo sie großen Gewinn einheimsten, verloren sie jedoch bald an die Holländer. Dagegen ließen sie sich 1674 in Pondichery nieder, erweiterten von dort aus ihren Besitz und eröffneten Verbindungen bis Persien, Maskat und Siam. Aber die Unfähigkeit der französischen Regierung, der Hochmut und der Bekehrungseifer der Geistlichkeit verdarben alles. Ein Aufruhr der Eingeborenen brach los und nötigte die Franzosen 1688, das Land zu verlassen, womit die Niederländer und Engländer die Oberhand gewannen. Erst das Auftreten Laws brachte auch hier eine kurze Besserung, bis Dupleix 1742 die Statthalterschaft der französischen Indienkompanie erhielt. Kühn faßte dieser unternehmende und gewandte Mann den Plan, auf den Trümmern des zerbröckelnden Großmogulreiches eine französische Herrschaft zu errichten und gleichzeitig mit den europäischen Widersachern abzurechnen. Den Engländern entriß er Madras, das er freilich durch den Frieden von Aachen wieder verlor. Schließlich schwang er sich zum tatsächlichen Gebieter von ganz Südindien empor, um womöglich auch Hinterindien zu gewinnen. 1751 erreichte er den Gipfel seiner Macht. In höchster Not rafften die Engländer sich auf und fanden in Clive einen Vertreter ihrer Angelegenheiten mit weit überlegenen Hilfsmitteln. Während die britische Kompanie bedeutende Anstrengungen machte und treffliche Truppen schickte, fand sich Dupleix nur schwach oder gar nicht unterstützt, weil man daheim kurzsichtig der vielen indischen Verwickelungen

überdrüssig geworden war. Hiermit entschied sich das Schicksal des französischen Statthalters und der französischen Herrschaft. Er unterlag im Kampfe, sah sich 1754 abberufen und starb im Elende. Dupleix ist es gewesen, der den Weg wies, auf dem die Engländer fortschritten und sich zum Erben seiner Vorarbeiten machten.

Kehren wir heim nach Europa, zurück zum Siebenjährigen Kriege. Dort entwickelten sich die Dinge anfangs nicht günstig für England, welches Minorca an die Franzosen verlor. Aber dieser Mißerfolg rief einen Sturm der öffentlichen Meinung hervor, der den älteren Pitt an die Spitze der Geschäfte führte. Er war der gegebene Mann an der richtigen Stelle. Er übernahm die strategische Leitung des Land- und Seekrieges und brachte mit klarem Blick tüchtige Männer ins Amt. Gemeinsam mit Anson bewirkte er eine planmäßige Kriegführung, durch welche die englische Flotte schnell wieder ihre frühere Leistungskraft erlangte. Flotten und Heer wurden vermehrt, den Admirälen echt englisch geboten, zu „versenken, verbrennen und vernichten". Frankreich sah sich blockiert, seinen Seehandel zerstört, seine Kolonien durch gemischte Unternehmungen zur See und zu Lande betroffen und seine Flotte 1759 sowohl bei Kap St. Vincent als in der Bai von Quiberon geschlagen, was eine in großem Maßstabe geplante Landung an Englands Küste vereitelte. Bei der Blockade von Brest gelang es den Briten zum ersten Male, das Linienschiffsgeschwader auch während der Winterstürme vor dem Hafen zu belassen, wodurch die Kriegführung ganz neue Ziele erhielt. Von nun an war Frankreichs Seestärke wieder gebrochen. Zu spät gewann es 1762 einen Verbündeten in Spanien, das rasch den Verlust des reichen Havana und Manilas zu beklagen hatte.

Noch wichtiger erwiesen sich die Erfolge in Nordamerika. Hier war schon seit 1755 zwischen Engländern und Franzosen im ganzen zugunsten der letzteren gefochten. Da beschloß Pitt, der Sache ein Ende zu machen, indem er Kanada 1759 von drei Seiten mit Übermacht angreifen ließ. General Wolfe erschien mit 8000 Mann bei Quebeck und schlug den tapferen Montcalm vernichtend. Am 18. September hißte die felsengegürtete Burg die weiße Flagge, mehrere andere Forts erlagen, bis am 8. September 1760 Frankreichs letzte Festung Montreal fiel, und der Marquis von Vaudreuil Kanada „mit allen seinen Dependancen" der britischen Krone überantwortete.

Zu gleicher Zeit begründete England seine Weltmacht in Indien. Während, wie wir sahen, die Franzosen dort die Dinge gehen ließen, erhielten die Engländer in Clive einen Führer, gleich gewaltig im Kriege wie in der Politik. 1756 schlug er den Nabob von Bengalen, eroberte das von diesem bezwungene Kalkutta zurück und nötigte ihn vor dessen Hauptstadt zu äußerst ungünstigen

Bedingungen. Clives Ziel war, die europäischen Mitbewerber zu verdrängen und die Asiaten durch ihre eigenen Mittel zu bekämpfen und zu beherrschen. Recht und Ehre, Treu und Glauben dünkten ihm da gleichgültig, nur der Erfolg entscheidend. 1757 besiegte er die weit überlegene Macht des Nabobs bei Plassey, der Großmogul wurde überwältigt, Bengalen britische Kolonie und Clive ihr Gouverneur. 100 Schiffe brachten den Beuteanteil der Regierung nach Kalkutta. Schließlich besaß England keinen nennenswerten europäischen Nebenbuhler mehr in Indien. War Clive der Begründer des britischen Landbesitzes, so erhielt er in Warren Hastings einen ebenso begabten als gewissenlosen Nachfolger, der als Schöpfer der dortigen britischen Verwaltung zu gelten hat.

So brachte der Siebenjährige Krieg dem Inselreiche einen machtvollen Aufschwung. Nach Bismarcks Ausspruch halfen ihm die preußischen Grenadiere, das ferne Nordamerika und Indien zu erobern.

Aber mit welchen Mittel ist es geschehen? In schonungslosestem, scheußlichstem Kleinkriege rottete die angelsächsische Kulturbestie die armen Indianer Nordamerikas aus und bekriegte die Inder durch alle Mittel überlegener Waffengewalt und diplomatischer Schurkerei. Warren Hastings blieb der letzte große Eroberer im fernen Wunderlande. Er wirtschaftete derart verbrecherisch, daß gerichtliche Klage gegen ihn erhoben wurde. Lange Zeit schwankte das Zünglein an der Wage, bis der Gedanke des rohen Nutzens und Staatsvorteils den von Menschlichkeit und Anstand überwog und man ihn freisprach. Schrankenlos begann der Gedanke in England zu herrschen: „right or wrong, my country“. Gleichgültig, ob recht oder unrecht, wenn es nur meinem Lande Nutzen bringt.

Der Friede von Paris 1763 beendete den Siebenjährigen Krieg. Er überwies England: in Amerika die Gebiete von Kanada und Florida, Dominika und drei kleine Antillen; in Afrika: Senegal; in Ostindien: die unbestrittene Vorherrschaft. Das englische Kolonialreich und der englische Seehandel wuchsen ins Riesige. Britannien war schlechterdings seegebietend. Pitt konnte erklären, ohne dessen Erlaubnis dürfe keine Kanone auf dem Meere abgeschossen werden.

Wie fast immer in Friedenszeiten folgte auf die Flut eine Ebbe, welche sich in Mißbräuchen der Verwaltung und einer Vernachlässigung der Flotte äußerte. Dafür entwickelte sich die Theorie, zumal auf dem Gebiete der Taktik. Sie gestaltete die Kriegführung beweglicher und kam zu dem Grundsatze, den Gegner an einer Stelle überlegen anzugreifen. Während die Flottenverstärkung in England nachließ, hob sie sich in Frankreich und Spanien derartig, daß jenes 1778 nicht weniger als 80, dieses an 60 Linienschiffe besaß. Und da traf 1776 England ein Schlag, der ihm den schwersten Kolonial-

schaden zufügen sollte: die Unabhängigkeitserklärung seiner nordamerikanischen Siedelungen.

Bald verbündete Frankreich sich mit den Aufständischen und erklärte England den Krieg, worauf auch Spanien und Holland folgten. Die Sache verwickelte sich 1789 noch mehr durch die bewaffnete Neutralität der nordischen Mächte, so daß schließlich die Gesamtküstenreiche des europäischen Festlandes dem anmaßenden Britannien feindlich gegenüberstanden, außer dem seemännisch ohnmächtigen Deutschland. Da England für Landungen zu schwach war, vermochte es (außer in den Vereinigten Staaten) nur zur See oder Übersee Krieg zu führen, dies freilich bis zum Mittelmeere, der Küste von Nordamerika, Ost- und Westindien. Aber es besaß keine Männer wie Pitt und Anson und gelangte nicht zu kühnem, planmäßigem Handeln. In den heimischen Gewässern kam es nur zu einer großen Schlacht bei Quessant, welche unentschieden verlief. Der Unternehmungsgeist der Gegner stieg derartig, daß sie 1779 eine große Landung an Englands Gestaden vornehmen wollten. Eine französisch-spanische Flotte von 66 Linienschiffen erschien im Kanal, während sich bei Havre und St. Malo ein Heer von 50 000 Mann versammelte, zur Überfahrt bereit. England konnte dieser Gefahr nur mit 38 Linienschiffen begegnen. Freilich zeigte sich bald, daß es den Feinden an den Vorbedingungen zum Siege fehlte: sie waren uneinig und teilweise wenig kriegstüchtig. Ohne etwas unternommen zu haben, kehrten sie zurück in ihre heimischen Häfen.

Als Schmach erschien den Spaniern der Verlust von Gibraltar. Zu dessen Wiedereroberung machten sie 1779—1782 von der Land- und Seeseite die größten Anstrengungen. Die Verteidiger wehrten sich heldenhaft, hätten aber aus Mangel an Mund- und Schießbedarf erliegen müssen. Da kam im Januar 1780 eine britische Flotte, besiegte bei Kap St. Vincent die ihr entgegensteuernde spanische Seemacht und brachte das Unentbehrliche nach der Festung. Das gleiche Unternehmen gelang auch 1781 und 1782, ohne daß die bei Algeciras liegende, weit stärkere Flotte der Verbündeten ernsthaft zu handeln wagte. Mehr Erfolg hatten die Spanier auf Minorka, das sie nach tapferem Widerstande zurückeroberten. Heiß ging es her in Ostindien, wo die schlechterdings überlegenen Engländer die französischen und holländischen Besitzungen bezwangen. Schließlich erschien 1782 der französische Admiral Bailli de Suffren an der Küste von Koromandel, ein ebenso kühner Stratege wie hervorragender Taktiker. Dank dieser Eigenschaften behauptete er sich in fünf Gefechten, ohne jedoch das Glück ganz auf seine Seite bringen zu können, denn dafür genügten nicht seine Kräfte. In Westindien rang man mit wechselndem Erfolge um den Besitz der kleinen Antillen, bis Admiral Rodney 1782 bei Dominika die Franzosen entscheidend besiegte und die See-

herrschaft Englands in den Gewässern des Golfs von Mexiko sicherte. Das größte Kampffeld zugleich auf dem Lande boten natürlich die Vereinigten Staaten, wo die Engländer nicht unbedeutende Streitmittel einsetzten. Ihnen würde auch wohl der Sieg zugefallen sein, wenn den Aufständigen nicht allerlei Hilfe, zumal durch französische Flotten, zuteil geworden wäre, welche die britischen Seeunternehmungen lähmte. Als eine größere englische Landmacht 1781 bei Yorktown in Gefangenschaft geriet, entschied sich das Schicksal für die Amerikaner.

Etwas abseits von den französisch-spanischen Unternehmungen vollzog sich der holländische Krieg. Die einst gebietenden Niederlande waren parteizerrissen und wirtschaftlich verarmt, dennoch brachten sie mit letzten Kräften ein Geschwader auf, das im August 1781 bei der Doggerbank mit den Engländern zusammenstieß. Erbittert wurde im Nahkampfe gefochten, bis beide Teile sich völlig zerschossen heimbegaben. Damit war Hollands Kraft zu Ende; es vermochte keine neue Flotte mehr zu stellen und mußte geschehen lassen, daß die Feinde mehrere wertvolle Kolonien besetzten.

Überblickt man die Gesamtheit der Hergänge, so kann man sie als den Seekrieg der unentschiedenen Schlachten bezeichnen. Der Schiffszahl nach waren die Verbündeten in den heimischen Gewässern überlegen und Übersee ungefähr gleich. Dies bewirkte eine schwere Zeit für das Inselreich. Daß es sie siegreich überwand, lag an den Fehlern der Feinde und den Übeln aller Bündniskriege. Die Spanier benahmen sich anspruchsvoll und leistungsunfähig, während die vorzügliche französische Flotte strategisch und taktisch falsche Ziele verfolgte. Sie wollte Land erobern, statt ausschließlich nach dem Siege, nach dem Gewinne der Seeherrschaft zu streben, der ganz von selber Kolonien gebracht hätte. Dabei suchte sie ihre Schiffe zu schonen und hielt fest am alten Abwehrwesen. Anders die Engländer; ihre angeborene Eignung für den Seedienst, die Gesundheit ihres Flottenwesens und der rücksichtslose Wille machte sie fast immer zu Angreifern, die nach Gewinnung der Luvseite kühn auf den Gegner lossteuerten, um ihn im Nahgefechte niederzuringen. Unter ihren Führern ragte als bedeutendster Lord Howe hervor, ein weitblickender und kaltblütiger Seeheld, daneben Samuel Hood als geschickter Taktiker, der bei St. Cristopher ein mustergültiges Ankermanöver vollbrachte, und schließlich Rodney, ausgezeichnet durch Tatkraft und Ungestüm.

In die Zeit dieses Krieges fällt auch die „bewaffnete Neutralität". Sie wurde hervorgerufen durch die unerträglichen Übergriffe Englands, durch seine unverschämte Kaperei und Belästigung der nicht Kriegführenden, deren Schiffe es auf Konterbande untersuchte, um sie im Betretungsfalle wegzunehmen. Demgegenüber hatte Holland längst gefordert „freies Schiff,

freie Ladung" und entsprechende Verträge abgeschlossen. Weithin faßte dieser Gedanke Boden. Friedrich der Große suchte ihn als gemeinverbindlich aufzustellen, und die russische Kaiserin Katharina II. versandte 1780 ein Rundschreiben, welches gewisse Satzungen forderte, begründet mit dem Urrecht der Völker. Demnach durften neutrale Schiffe frei von Hafen zu Hafen und längs der Küste kriegführender Staaten fahren, die Waren von Kriegführenden sollten außer bei Konterbande durch die neutrale Flagge geschützt und nur die wirkliche Blockade gültig sein, überdies suchte es den Begriff der Konterbande genau festzusetzen. Aber England ließ sich von seinem, ihm ungeheure Vorteile bringenden Freibeutertum nicht abbringen, worauf Rußland, Schweden und Dänemark (dem damals auch Norwegen gehörte) 1780 die erste „bewaffnete Neutralität" schlossen. Sie erklärten die Ostsee für Kriegsschiffe der kriegführenden Mächte geschlossen. Durch allerlei politische Wandlungen kam der Vertrag nicht zu voller Geltung und geriet bald in Verfall, womit die Anmaßung Britanniens wieder siegreich blieb.

Immerhin lautete der Friede von Versailles 1783, dank der Kampfmüdigkeit daheim, nicht günstig für den Inselstaat. Er gab an Spanien, Frankreich und Holland wichtige Eroberungen zurück und erkannte die Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten an.

Die nun folgenden Jahre der Ruhe benutzten England und Frankreich, um sich für neue Ereignisse vorzubereiten. England erholte sich wirtschaftlich ungemein rasch und seit 1783 gelangte der jüngere Pitt ans Ruder, der die Marine in angemessener Stärke ausbaute.

Ergänzt wurden solche Bestrebungen durch weite Entdeckungsreisen, die seit 1764 einsetzten und sich namentlich nach der Südsee richteten, bis Cook den ganzen Stillen Ozean und die Küsten Australiens befuhr, dessen Spuren dann Vancouver und Flinders folgten.

5. Ringen mit Frankreich zur Zeit der Republik und des Kaisertums.

Den großen Kampf um die Herrschaft auf dem Meere hatte Frankreich verloren. Aber mit der diesem Volke eigenen Schnellkraft ließ es sich nicht abschrecken. Sein Marschall de Castries traf als Marineminister von 1784 bis 1787 wichtige Verbesserungen und hob das Seewesen auf eine ungemein hohe Stufe. Als 1789 die Revolution ausbrach, zählte die französische Flotte 214 Schiffe, darunter 64 (76?) Linienschiffe mit mehr als 13 000 Kanonen. Die Menge der Seedienstpflichtigen betrug 80 000 Mann, ein besonderes Korps von Matrosenkanonieren umfaßte ihrer 5400, das Seeoffizierkorps fast 2000 Mitglieder. Hinzu kamen Soldaten des Landheeres, welche das

Gewehrfeuer an Bord zu unterhalten hatten: 100 bis 180 für jedes Linienschiff. Die Disziplin war streng aber gut, die Mannschaften galten als gehorsam und pflichttreu. Dem Schiffsmateriale widmete man so große Sorgfalt, daß jedes Fahrzeug seit 1785 gekupfert wurde. Alle Dienstzweige beruhten auf wissenschaftlicher Grundlage mit Vorwiegen der praktischen Tüchtigkeit. England besaß damals zwar 115 ausgerüstete Linienschiffe, die aber langsamer und schwächer waren als die durchweg neuen des Gegners. Die Einrichtung als Ganzes erwies sich diesseits des Kanals der englischen überlegen. Letztere ließ in der Verwaltung alte Mißbräuche bestehen; dagegen besaß England ein see- und kriegserfahrenes Offizierkorps und in Lord Howe einen bewährten, wenngleich schon stark gealterten Flottenführer. Sein Signalbuch von 1790 bedeutete einen wesentlichen Fortschritt, so im Hinweise auf die Durchbrechung der feindlichen Linie an mehreren Stellen, welche dann Nelson bei Trafalgar befolgte. Nelson bildete überhaupt den Fortsetzer Howes: er übernahm die „schnelle Division" und die Marschform in zwei Kolonnen, die er so gestaltete, daß sie zugleich zur Gefechtsform wurde.

Die Erfahrungen des letzten Krieges hatten gezeigt, daß weniger das nautische Können als das Gewicht der verfeuerten Breitseiten den Ausschlag gab. Deshalb hatte Frankreich seine Schiffe durchweg stärker bestückt. Außerdem lebte noch der Geist der tüchtigen Admirale, der von Guichen und Suffren. So durfte die französische Revolution einen Waffengang mit dem verhaßten Nachbarn wagen, einen zweiten Kampf um die Seeherrschaft. Freilich befand es sich bei einem solchen schon dadurch im Nachteile, daß es einen andern Krieg zu Lande führen mußte, während England seine ganze Kraft auf das eine Ziel sammeln konnte. Hinzu kam, daß Frankreich wirtschaftlich weit zurückstand, namentlich wegen Bevorzugung des Grundbesitzes zum Nachteile der Gewerbetreibenden.

Hier suchte die Revolution allerdings zu bessern. Die Nationalversammlung beseitigte die Zollgrenzen und Hemmnisse im Innern und sorgte für Absatz nach außen. Sie suchte sogar dem Seekriege, entsprechend der bewaffneten Neutralität, ein liberales Gepräge zu verleihen und befragte die Mächte, ob nicht alle Kaperei, außer der von Konterbande, aufhören könne. Aber es ließ sich nicht viel erreichen, weil im Innern die Parteileidenschaften überwucherten und nach außen Englands Feindseligkeit wuchs. Obwohl damit ein neuer Seekrieg in Aussicht kam, blieb die Volksvertretung durchaus festländisch-bürgerlich. Sie verstand nichts von der Marine, sondern witterte in ihr sogar ein gefährliches Überbleibsel aus der königlichen Zeit. Demgemäß verhielt sie sich ihr gegenüber geradezu feindlich, ohne Sinn für die notwendige Zucht und Ordnung. Es kam zu gefährlichen Meutereien, viele Seeoffiziere wurden eingesperrt und mißhandelt, andere legten ihre

Stellen nieder. Um den Übelständen zu begegnen, löste die konstituierende Versammlung 1791 das ganze Offizierkorps auf und verfügte, daß jeder Mann mit vier Jahren Fahrzeit, gleichviel ob auf Kriegs- oder Handelsschiffen, sich zur Offiziersprüfung melden dürfe. Dadurch wurde republikanische Gesinnung wichtiger als Tüchtigkeit. Unfähige drängten sich ein; statt der Taten begannen Schlagworte und Phrasen zu herrschen, während zugleich Geldmangel und Knauserei Unzufriedenheit erzeugten und die Schiffe verfallen ließen. Es geschah geradezu alles, um den guten Geist der französischen Marine zu vernichten. Die Meutereien mehrten sich. Ein Admiral und mehrere Kapitäne wurden ermordet.

Unter so unverantwortlichen Zuständen erklärte der Konvent 1793 England den Krieg. Den Vorwand hierzu boten der Scheldevertrag und die Hinrichtung des Königs; der tiefere Grund beruhte auf den wirtschaftlichen Gegensätzen. Durch die Revolution war in Frankreich der Ackerbau zurückgetreten und dafür Handel und Gewerbe emporgekommen, welche Absatz auf dem Weltmeere verlangten. Ein solcher aber berührte Englands empfindlichste Stelle, sein tatsächliches Weltmonopol, das es namentlich seit der Eroberung Antwerpens durch die französische Republik und Aufhebung des Scheldebannes bedroht sah. Schon seiner ganzen Art nach bildete Britannien keine Macht, die gewillt war, einen Nebenbuhler aufkommen zu lassen. Damit gestaltete sich der Krieg für das neue Frankreich zur Lebensbedingung. Freilich, der Zeitpunkt zum Losschlagen war so schlecht gewählt wie möglich. Er entsprang dem Überschwange des Kraftbewußtseins, das man zu haben glaubte, und der falschen Ansicht, daß alle Völker revolutionsbegeistert seien. Die Sachlage verschlimmerte sich noch durch die gleichzeitige Kriegserklärung an Holland, während man mit Österreich und Preußen schon kämpfte, bald auch Spanien sich den Feinden beigesellte und im eigenen Lande der Bürgerkrieg wütete.

Vor allem unterschätzten die französischen Volksredner die englische Flotte und die britische Tatkraft. Nach dem Friedensschlusse von 1783 hatte England, wie üblich, die meisten Offiziere und Matrosen entlassen. Sein Bestand im Dienst zeigte sich auf 26 Linienschiffe und 106 Fregatten gesunken. Es konnte demnach wirklich scheinen, daß Frankreich diesen Streitkräften gewachsen sei. Aber während der Konvent kein Geld besaß und für die Flotte auch möglichst wenig aufwenden wollte, schaltete jenseits des Kanals der jüngere Pitt mit Umsicht, Festigkeit und dem klaren Verständnisse, daß es gelte, die Marine so stark als möglich zu machen. Alsbald wurden 40 000 Mann zum Dienste gepreßt. Anfang 1794 verfügte man schon über 85 Linienschiffe, seit 1796 über mehr als 100 und 368 Fregatten mit 135 000 Mann Besatzung. Die Engländer erreichten damit im Seewesen eine gewaltige

Höhe, die sie zähe behauptet haben. Bei solcher Sachlage schien Frankreich verloren zu sein. Wenn dies nicht der Fall war, so beruhte es auf der Titanengestalt Napoleon Bonapartes, der es verstand, fast das gesamte Festland dem englischen Übergewichte entgegenzuwerfen.

Das Kanalgeschwader erhielt Lord Howe, das des Mittelmeeres Lord Hood, unter dem Nelson diente. Zunächst leistete die Kriegführung keineswegs Hervorragendes. Englischerseits führte man die Blockade von Brest nicht streng durch und verfolgte die auslaufenden Franzosen nicht tatkräftig. Als andererseits der feindliche Admiral Morard de Galles mit drei mangelhaft ausgerüsteten Schiffen in See ging, mußte er wegen Meuterei nach wenigen Tagen umkehren, und einem Vorstoß von zehn französischen Linienschiffen begegnete dasselbe Schicksal. Größere Ereignisse vollzogen sich im Süden. Da erhob sich Toulon gegen die jakobinischen Zwingherrn und vereinbarte mit dem britischen Admiral die Überlieferung der Werft samt 31 Linienschiffen, wofür er mit seiner Flotte in den Außenhafen einlief. Die Truppen des Konvents begannen die Belagerung. Dabei wollte das Schicksal, daß ein bisher unbekannter Artilleriehauptmann ihnen den Sieg zugewandt haben soll. Im Kampfe mit England eröffnete Bonaparte seine unvergleichliche Laufbahn. Geschickt beschossen, mußten die Engländer Toulon verlassen, nachdem sie vorher noch einen Teil der feindlichen Flotte vernichtet hatten. Die Jakobiner eroberten die Stadt, vollzogen ein furchtbares Strafgericht und verfolgten überall die Seeoffiziere: viele wurden eingekerkert, andere hingerichtet. Durch rücksichtslose Strenge wollten die Gewaltherrscher jene Zucht wieder herstellen, die sie selber zerstört hatten. Für das Hauptgeschwader in Brest ernannten sie vier neue Admiräle, von denen drei noch 1791 Leutnants gewesen waren.

Unter solchen Umständen war es ein Glück für Frankreich, daß England den Krieg weniger vom militärischen als vom kaufmännischen Standpunkte führte. Statt große Schläge auszuteilen, gestaltete es durch Kreuzer und Kaper, die allmählich auf 1000 stiegen, das Waffenwerk zum Raubkriege. Zur Aushungerung der Republik erklärte es alle Lebensmittel für Konterbande; zugleich besetzte es die wehrlosen Kolonien in Neufundland, West- und Ostindien, und nachdem Holland sich als Batavische Republik dem übermächtigen Nachbarn angeschlossen hatte, erging es seinen Überseebesitzungen nicht besser, namentlich nicht dem wichtigen Kap der Guten Hoffnung und dem reichen Ceylon. Freilich ungestraft ließ Frankreich diese Dinge nicht geschehen, es warf sich ebenfalls auf die Kaperei und brachte jährlich an 500 feindliche Schiffe auf. In seiner Not befahl es sogar, jeden mit Lebensmitteln versehenen Kauffahrer, gleichgültig welcher Nationalität, in französische Häfen zu bringen.

Die eiſerne Strenge brachte das Seekriegsweſen ſoweit empor, daß die Flotte von Breſt 1794 wieder brauchbar erſchien. Die Regierung kaufte in den Vereinigten Staaten Getreide, belud damit eine Menge Laſtſchiffe und befahl dem Admiral Villaret de Joyeuſe, ſeine Streitkräfte auslaufen zu laſſen, um die wertvolle Fracht zu decken. Villaret überraſchte die Engländer unter Howe; ſtatt ſie aber ſofort anzugreifen, ſuchte er ſie durch Bewegungen von der Laſtflotte abzulenken. Darüber vergingen Tage, die die ſeetüchtigen Engländer benutzten, um die Luvſeite zu gewinnen und am 1. Juni den Feind bei der Inſel Queſſant, trotz heldenhafter Gegenwehr, zu beſiegen, freilich unter ſchwerſten eigenen Verluſten. Nach Einbuße von ſieben Linienſchiffen entkam Villaret in den Hafen von Breſt, wo zugleich die gerettete Getreideflotte einlief.

Eine Entſcheidung bewirkte das Ereignis nicht. Die Kriegführung engliſcherſeits trug während der beiden nächſten Jahre das Gepräge der Unentſchloſſenheit, und auch gelegentliche Vorſtöße der Franzoſen blieben ergebnislos. Sie legten ihr Hauptgewicht auf das Kaperweſen, welches ihnen 1795 nicht weniger als 1142 Beuteſchiffe brachte. Zugleich ſuchte das nun herrſchende Direktorium die Marine innerlich zu heben: ein älterer Admiral erhielt das Marineminiſterium, das untaugliche Seeoffizierkorps wurde verabſchiedet und durch ein kleineres, aber zuverläſſigeres erſetzt. Gleichzeitig wandte ſich die Aufmerkſamkeit den ſträflich vernachläſſigten Kolonien zu, die ſich bei Ausbruch der Revolution in blühendem Zuſtande befunden hatten, ſeit der Erklärung der Menſchenrechte aber derartig zerrüttet waren, daß das wichtige Haiti unter die Herrſchaft der Neger geriet.

So ſchleppten ſich die Dinge hin, bis 1796 zwei wichtige Ereigniſſe eintraten: die Eroberung des größten Teiles von Italien durch Bonaparte und das Bündnis Spaniens mit Frankreich. Kaum hatte jener an den Küſten Fuß gefaßt, als er auch ſchon den Blick auf das Meer warf. Hier war von der britiſchen Regierung ein unfähiger Flottenbefehlshaber abberufen und durch den ungemein tüchtigen Sir John Jervis erſetzt. Dieſer erhielt Ende 1796 Befehl, das Mittelmeer zu räumen. Er gehorchte, bewirkte aber bald einen Umſchwung durch den Gedanken, daß die laſtende halbe Untätigkeit mittels einer Tat zerriſſen werden müſſe. So griff er am 14. Februar 1797 die faſt doppelt überlegene ſpaniſche Streitmacht bei Kap St. Vincent an, beſiegte ſie, nahm ihr vier Schiffe weg und blockierte den Reſt von 21 Schiffen jahrelang in Kadix. Er verhinderte damit ein Zuſammenwirken der beiden romaniſchen Flotten, und es blieb beim Kaperkriege.

Da brach eine große Gefahr über England herein, ſowohl im Innern, wie von außen. Schwere Mißbräuche in der Marine trieben die Mannſchaften zur Meuterei und zwar bis an das Kap der Guten Hoffnung und in

Westindien. Fast das ganze Texelgeschwader blockierte die heimische Themse. Eigentlich nur Jervis verstand seine Schiffe leistungsfähig zu halten. Schließlich gelang es, die Aufstände zu beseitigen, sowohl durch blutige Strenge als durch Zureden und Bewilligung begründeter Forderungen. Auch zwischen dem Marineamt und der Admiralität war es zu ernsten Zerwürfnissen gekommen. Um diesen Zuständen ein Ende zu bereiten, erhielt Admiral Jervis, der den Titel eines Earl of St. Vincent führte, 1801 die Würde eines ersten Lords der Admiralität. Planmäßig besserte er, blieb aber doch nicht lange genug im Amte, um alle Übel abstellen zu können. Jervis hob die Manneszucht, Ordnung und Schlagfertigkeit, brachte die Geschütz- und sonstigen Übungen wieder zu Ehren, sorgte umsichtig und streng für den inneren Dienst, für Kleidung, Nahrung und Krankenpflege. Auf diese Weise erlangte die Flotte eine Leistungskraft, die sie zu den bedeutendsten Taten befähigte.

Ein tiefer Übelstand der Marine beruhte in dem alten Freibeuterwesen und der noch nicht überwundenen Erwerbsanschauung, die sich in den Prisengeldern äußerten. Sie spielten eine Rolle bei der großen Meuterei und ließen leicht die kriegerische Notwendigkeit vor den persönlichen Geldvorteilen des Augenblickes nachstehen. Bei ihnen handelte es sich ebensosehr um den Matrosen, wie um den Admiral, weil die außerordentlichen Einnahmen eine wesentliche Ergänzung der ordentlichen bilden konnten. Wie groß die in Betracht kommenden Summen waren, beweist z. B. die Eroberung von Havanna (1762), die dem kommandierenden Generale und Admirale je $2^1/_2$ Millionen Mark als Beuteanteil und jedem Matrosen noch 75 Mark brachte. Auch sonst waltete stark der Zug ob, neben der Ehre auch klingenden Gewinn zu gewähren und zu erhalten. Für die Schlachten von St. Vincent und Camperdown erhielten Jervis und Duncan außer der Pairschaft noch 60 000 Mark Jahresrente. Nelson bekam für Abukir sogar 80 000 Mark Jahresrente und für Trafalgar sein ihn beerbender Bruder eine solche von 120 000 Mark, dazu noch zwei Millionen an Landbesitz.

In Frankreich erkannte man immer mehr, dem Feinde sei zur See nicht beizukommen. Man faßte deshalb den Plan einer Landung, um den Krieg gewissermaßen in einen Landkrieg zu verwandeln. Als Stützpunkt wurde Irland mit seiner englandfeindlichen Bevölkerung ausersehen. Schiffe sowohl wie Truppen standen bereit, und in dem ehrgeizigen, unternehmungslustigen General Hoche auch der richtige Führer. Doch es ließ sich nicht rasch entschlossen handeln wegen des mangelhaften Zustandes der Flotte. Das Auslaufen von Brest verzögerte sich bis zur ungünstigen Jahreszeit. Endlich im Dezember 1796 verließ das Geschwader den Hafen, kam aber auseinander, und gerade Hoche samt dem Admiral gelangten überhaupt nicht nach Irland, sondern mußten in Rochefort einlaufen. So fehlte der Oberbefehls-

haber; — der Sturm tobte, man wagte nicht, die Truppen in der Fremde auszuschiffen und kehrte unverrichteter Sache heim nach Brest. Das großartig geplante, verheißungsvolle Unternehmen scheiterte kläglich an seemännischer Untüchtigkeit.

Doch auch der Mißerfolg drückte die sieggewohnte Republik nicht nieder. Schon im Wohlfahrtsausschusse hatte man die schwache Seite Britanniens erkannt und sie 1795 mit den Worten zum Ausdrucke gebracht: „Wir haben nur einen Zweck zu erreichen: die englische Nation in ihrem Teuersten, ihren Reichtümern anzugreifen. Alle unsere Pläne, alle unsere Bewegungen in unseren Häfen und auf dem Meere haben kein anderes Ziel, als ihren Handel zu schädigen, ihre Kolonien zu verwüsten und sie schließlich zu einem schimpflichen Bankerott zu zwingen." So wurde im Herbst 1796 jegliche britische Einfuhr nach Frankreich untersagt, und 1798 folgte gar die Beschlagnahme sämtlicher britischer Waren im Bereiche der Republik. Neutrale Schiffe mit englischen Erzeugnissen sollten als gute Prise gelten. Durch diese Maßnahmen erhielt das Ringen mit England ein neues Gepräge: es wandelte sich vom See- zum bewußten Wirtschaftskriege.

Die Leitung der Dinge lag bereits in neuer starker Hand, in der Napoleon Bonapartes. Als Sohn der Insel Korsika hatte er seine kriegerische Laufbahn bei Toulon recht eigentlich gegen England eröffnet. Kaum waren seine ersten großen Erfolge errungen und Italien erobert, da dachte er schon an die Besiegung der Briten, in denen er scharfen Auges den Hauptfeind erkannte. Seit 1796 begann er die Herstellung einer Seemacht im Adriatischen Meere zu betreiben, welche die Jonischen Inseln besetzte, von wo aus der Blick weiter schweifte, nach Malta und Ägypten. Bevor er nach Paris heimkehrte, ließ er sich zum „Oberbefehlshaber der Armee von England" ernennen. Da dieses gerade durch die großen Meutereien erschüttert wurde, so nahm er den Gedanken von Hoche wieder auf, doch mit Vermeidung der bedenklichen Meerfahrt. Er gedachte geradeswegs am Gestade Britanniens zu landen, möglichst an der schmalsten Stelle des Kanals. Hierfür wurden gewaltige Vorbereitungen getroffen, bedeutende Truppenmassen angesammelt, Hunderte von flachgehenden Fahrzeugen erbaut, die Flotte instand gesetzt und sowohl Holland als Spanien in Anspruch genommen. Während des Februar 1798 machte Bonaparte selbst eine große Erkundungsreise nach der Nordküste, die ihm freilich die Überzeugung brachte, daß das Wagnis nicht mehr innerhalb des laufenden Jahres ausführbar sei.

Daneben behielt man die irischen Pläne. Im Oktober 1797 war eine starke holländische Flotte ausgelaufen, augenscheinlich für Brest. Aber sie sah sich von Admiral Duncan bei Kamperdown gepackt und nach tapferem Widerstande vernichtend besiegt. Ein Jahr später, Oktober 1798, gelang es

General Humbert, an der iriſchen Küſte zu landen, aber er erhielt keinen Nachſchub. Bonapartes Geſchwader, das dieſen bringen ſollte, wurde an der iriſchen Küſte geſtellt und geſchlagen. Dieſer britiſche Erfolg beendete die Verſuche Frankreichs auf die unzufriedene Nebeninſel.

Die engliſche Marine erreichte allgemach eine Höhe, die ſie und ihre Taten unſterblich gemacht hat und nachwirkt bis auf den heutigen Tag. Freilich darf dabei nicht überſehen werden, daß ſie nie mit gleichwertigen Gegnern focht. Der Beſtand der Flotte ſtieg bis auf die erſchreckende Zahl von 461 Kriegsſchiffen, welche gewillt und fähig waren, die feindlichen Kriegshäfen ſtreng zu blockieren. Die geſteigerten Aufgaben erzogen auch bedeutende Admirale, unter denen Jervis' großer Schüler Nelſon hervorragte, gleichſam die Verkörperung der ſiegreichen britiſchen Seegewalt. Er verſtand, was bisher fehlte, nicht nur den Gehorſam ſeiner Untergebenen zu erzwingen, ſondern auch ihre Liebe zu erwerben, ſo daß ſie mit unbeſchränkter Hingebung ihrem Führer folgten in Not und Verderben.

Natürlich entgingen dieſe Dinge nicht dem Adlerblicke Napoleons. Deshalb hielt er neben dem geräuſchvollen Werke an der Nordküſte längſt einen geheimen Plan für den Süden bereit. Schon im März 1798 überreichte er dem Direktorium einen Entwurf zur Eroberung von Ägypten und Malta. Im Beſitz dieſer Stützpunkte mußte Frankreich die Herrſchaft auf dem Mittelmeere und folglich der Levantehandel zufallen. Es ließ ſich dann der Kanal von Suez wieder herſtellen, der der franzöſiſchen Flotte den Weg nach Indien eröffnete, wo die Oberhoheit Englands vielfach als drückende Laſt empfunden wurde. Für ſo gewaltige Ziele forderte Bonaparte nur 30 000 Mann. Da die Engländer das Mittelmeer ſeit einem Jahre geräumt hatten, ſchien das Unternehmen geſichert zu ſein. Das Direktorium ging auf die Vorſchläge ein.

Aus italieniſchen und franzöſiſchen Häfen begaben ſich Schiffe nach Toulon; alles war Rührigkeit und Bewegung, wenngleich ſo geräuſchlos wie möglich. Aber die gewaltigen Rüſtungen blieben den Engländern doch nicht verborgen, wenngleich ſie das Ziel derſelben nicht kannten. So ſandten ſie Nelſon mit ſieben Kriegsſchiffen zur Beobachtung nach Toulon. Kaum aber war er eingetroffen, als ein furchtbarer Sturm losbrach, der ſein Flaggſchiff ſchwer beſchädigte und ihn zwang, einen Nothafen aufzuſuchen. Dasſelbe Unwetter benutzte Bonaparte, um am 8. Mai auszulaufen. Er ſteuerte nach Malta, beſetzte die Felſeninſel und fuhr weiter nach Alexandrien.

Mit Aufbietung aller Kräfte machte Nelſon ſich inzwiſchen wieder ſeetüchtig. Vor Toulon erfuhr er zu ſeinem Schrecken, daß die franzöſiſche Flotte ihm entgangen ſei. Überdies war er zu ſchwach, ihr viel anhaben zu können. Zu ſeinem Glück kam Verſtärkung und die bündige Weiſung zur

Vernichtung der feindlichen Streitkräfte. Ohne Kenntnis, wohin diese sich begeben hatten, begann er eine wilde Jagd, mehr und mehr vermutend, daß Alexandrien das Ziel des Feindes sei. Er stürmt dorthin, findet den Gesuchten jedoch nicht. Weiter geht's in die griechischen und kleinasiatischen Gewässer. Alles umsonst. Endlich erfährt er, die französische Flotte sei bei Kreta gesichtet worden. Also doch, Ägypten! Rasch abermals südwärts. In der Tat: auf den Festungswerken von Alexandrien weht die Trikolore, — aber der Hafen ist leer. Unentschlossen segelt Nelson die Küste entlang, als er nachmittags vom ersten Schiffe das Signal erhält: „Französische Flotte in Sicht, 16 Schiffe". Vorwärts in die Bucht von Abukir!

Bonaparte hatte Glück gehabt, begünstigt durch Kreuz- und Querfahrt und unsichtige Luft entging er den Engländern und traf drei Tage nach diesen bei Alexandrien ein. Die Stadt wurde gestürmt und nach Kairo ins Innere marschiert. Den Admiral Brueys wies er an, die Flotte unter allen Umständen zu sichern. Dieser glaubte der Aufgabe am leichtesten bei Abukir entsprechen zu können, und zwar derart, daß er seine 13 Linienschiffe hintereinander in seichtem Wasser längs der Küste vertauen ließ, das schützende Land seitwärts hinter sich, während er dem Meere zu ihre Kampfkraft erhöhte. Sein Flaggschiff, den „Orient", mit 120 Kanonen stellte er in die Mitte. Als alles wohl eingerichtet war, wähnte man sich sicher. Vergnügt saß man am 1. August bei Tische, als unerwartet die Meldung kam vom Nahen der britischen Flotte. Ohne Zögern, wie ein Tiger, stürzte Nelson sich auf seine Beute. Ein scharfer Nordwest trieb die Engländer vor sich her; sie loteten sich in dem unbekannten schwierigen Fahrwasser um die gefährliche Bank von Abukir herum und erblickten bei einbrechender Dämmerung die überlegene verankerte Kiellinie des Feindes. Aber kein Zweifel und kein Zaudern. Nelson befiehlt: „Vorhut und Zentrum nach besprochenem Plane angreifen." Er läßt den Kommandanten, seiner „Schar von Brüdern", weitgehende Freiheit, denn er weiß, sie sind ihrer würdig. Das erste Schiff steuert nicht längs der feindlichen Front, sondern biegt rechts ab, wendet dann links und wirft Anker zwischen der rückwärtigen Längsseite und dem Ufer. Die folgenden vier Hintermänner halten sich ebenfalls dem Lande zu, so daß fünf Engländer die überraschten ersten sechs Franzosen unter Feuer nehmen, was um so furchtbarer wirkt, als Brueys die Backbordbatterien nicht gefechtsbereit gemacht hat. Ein Mast stürzt, eine Fregatte sinkt, ein Linienschiff gerät ins Treiben und legt sich nahezu quer vor den „Orient".

Nelson führt den Rest seiner Schiffe auf die Außenseite. Damit befinden sich die ersten fünf Franzosen acht Engländern gegenüber, ohne daß ihre Kameraden Hilfe bringen können. Freilich treiben auch zwei Briten zu weit vor und werden arg mitgenommen, eines ihrer besten Schiffe gerät

vorzeitig auf eine Untiefe und sieht sich zur Untätigkeit verdammt. Rasch sinkt die morgenländische Nacht hinab. Der gewaltige „Orient" hat seinen Gegner gefechtsunfähig gemacht; hilflos schaukelt er dem Strand zu. Aber ein neues Schiff naht, gleitet geschickt durch die Lücke des vorher abgetriebenen Franzosen und gelangt hiermit auf die Innenseite des feindlichen Flaggschiffes, während ein anderes es von außen faßt und ein drittes in der Lücke ankert. Fünf Engländer vereinen nun im Zentrum ihr Kreuzfeuer auf drei Franzosen. Sie finden tapferen Widerstand. Admiral Brueys fällt, der „Orient" faßt Feuer, wie glühende Zeiger des Unheils leuchten seine Masten in die dunkle Nacht. Der französische Hintermann gerät dadurch in Gefahr; er kappt das Kabel, treibt aber auf das nächste Fahrzeug, das sich nun auch freimachen muß, wodurch eine Bewegung einsetzt, welche die ganze Nachhut ergreift. Der „Orient" ist ein Flammenmeer geworden, doch noch weht seine Flagge, bis er etwas vor zehn Uhr mit furchtbarem Knall in die Luft fliegt. Einen Augenblick schweigen Freund und Feind, gleichsam das Unglück ehrend, dann krachen wieder die Kanonen. Doch mit der Widerstandskraft der vorderen Franzosen ist es zu Ende, ohne daß es hinten zu einem zielbewußten Kampfe kommt, weil Nelson verwundet ist und nicht leiten kann.

Bei Tagesanbruch sitzen zwei französische Schiffe auf dem Strande, von den vier flott gebliebenen ist eins stark beschädigt. Zwar erneuern sie das Gefecht, doch es fehlt beiderseits der feste Wille, denn auch die Briten haben schwer gelitten. Diesen Umstand benutzt der Befehlshaber des Restes der geschlagenen Flotte, um in See zu gehen, auf kurze Zeit nur von einem einzigen Gegner verfolgt.

Die Republik hatte die vernichtendste Niederlage erlitten. Nur zwei ihrer Linienschiffe und einige Fregatten vermochten sich zu retten, 3500 Seeleute waren tot oder gefangen. Freilich, sämtliche englische Schiffe fanden sich ebenfalls beschädigt, darunter fünf bedeutend. Sowohl das Material, wie die Führung hatten sich auf britischer Seite weit überlegen erwiesen. Hier war alles Entschlossenheit, seemännische Sicherheit, Verständnis für den Willen der Oberleitung, Kameradschaft und wilder Siegeswille. Der greise Lord Howe urteilte: „Die Schlacht steht in jeder Beziehung einzig da, weil jeder Kommandant sich auszeichnete." Anders französischerseits. Hier benahm sich die Führung rat- und entschlußlos. Die feindliche Anfangsbewegung, welche die Flotte sofort zwischen zwei Feuer nahm, wirkte wie ein lähmender Schrecken. Jedes Schiff wehrte sich so gut es konnte, wurde aber einzeln abgetan. Während Spitze und Zentrum erlagen, verhielt sich die Nachhut völlig untätig. Ihr Führer Villeneuve zeigte sich unfähig und blieb es in der Folgezeit, gleichsam als böser Geist der französischen Seemacht.

Die Schlacht bei Abukir machte die Sieger zu Herren des Mittelmeeres, das sie vorher aufgegeben hatten. Zu der politischen und seemännischen gesellte sich eine tiefe moralische Wirkung. Schon seit 100 Jahren vermieden die Franzosen außer Suffren, die Engländer auf offener See zum Kampfe zu stellen; sie gingen ihnen möglichst aus dem Wege und nahmen ein Gefecht nur an, wenn es sich nicht mehr vermeiden ließ oder sie sich in bedeutender Übermacht befanden. Seit der neuen Niederlage rechnete ein französischer Admiral überhaupt nicht mehr auf Erfolg, selbst nicht mit überlegenen Streitkräften. An diesem Umstande scheiterten alle Pläne Napoleons gegen das Inselreich, mußten sie scheitern, um so mehr, als die britische Regierung mit zäher Hartnäckigkeit das Ziel verfolgte, ihre Flotte seegebietend zu halten. Die Engländer sperrten den Hafen von Alexandrien, eroberten Minorka und belagerten Malta. Verzagt ging Admiral Bruix im April 1799 mit 25 Linienschiffen und 11 Fregatten von Brest in See, griff aber das kaum halb so starke Blockadegeschwader nicht an, sondern steuerte nach Cadix, dessen Hafen 14 englische Linienschiffe sperrten. Ohne auch hier eine Schlacht zu wagen, segelte der Franzose weiter ins Mittelmeer, wo er völlig überraschend eintraf. Er hätte Nelson vor Palermo abfangen, die Blockade von Alexandrien sprengen und Bonaparte mit Kriegsbedarf und Truppen versehen können. Doch nichts von alledem! Die Armada steuerte nach Toulon und kehrte von da in die Bretagne zurück, froh, den Engländern entwischt zu sein.

Was Nelson eingeleitet hatte, vollendete Sidney Smith an der ägyptisch-syrischen Küste. Er hielt die Franzosen von der See ab und unterstützte die Türken, so daß sie bei St. Jean d'Acre alle Angriffe Bonapartes abweisen konnten. Infolgedessen mußte letzterer den Vormarsch nach Syrien aufgeben, und das ganze ägyptische Unternehmen gestaltete sich zu einem erfolglosen Abenteuer. So hat die Schlacht bei Abukir Napoleons Absichten im Orient und weiterhin auf Indien zuschanden gemacht.

Zu dieser Zeit, im August 1799, erfolgte auch ein Schlag der Engländer gegen Holland gemeinsam mit Russen. Sie landeten unweit dem Helder, besetzten den Kriegshafen und nahmen die 25 Kriegsschiffe starke holländische Flotte kampflos gefangen, um sie der englischen Marine einzuverleiben. Überhaupt gingen die Dinge der Republik schlecht, ihre Truppen mußten die Cisalpinische Republik räumen und sahen sich in Deutschland auf die Rheinlinie beschränkt, während im Innern die Regierung schwach und uneinig war. Nur Bonaparte konnte noch helfen.

In dunkler Nacht bestieg er mit kleinem Gefolge tief geheim eine Fregatte. Es glückte, mitten durch das bewachte Mittelmeer nach Frejus zu entkommen, worauf er das Direktorium stürzte und als „erster Konsul" die Zügel mit fester Faust ergriff. Nach allen Seiten tätig, widmete er sich

voller Schöpferkraft auch dem vernachlässigten Seewesen. Eine Marineabteilung des Staatsrates wurde errichtet, die Küste in Marinepräfekturen eingeteilt, die Zahl der Schiffe, Seeoffiziere und Reserven vermehrt, die Mannschaft besser ausgebildet, gediegenes Material verwendet usw. Der britischen Selbstsucht warf sich nunmehr vollwuchtig eine andere gleichwertige entgegen, was einen Kampf auf Leben und Tod bewirkte, der bis 1815 gedauert hat.

Allerdings fehlten Bonaparte die Vorbedingungen des Erfolges, besonders genügende Zeit und Ruhe zur Entwicklung der notwendigen Einrichtungen. England wies im Gefühle der Überlegenheit Bonapartes Friedensanträge ab. Ägypten ging der Republik, ebenso wie Hollands und Spaniens bester Kolonialbesitz verloren. Der Überseeverkehr der Festlandverbündeten lag vernichtet, wogegen der Handel Englands sich bis 1801 nahezu verdoppelte. Und dabei griff es unersättlich weiter um sich, auch auf die Rechte der Neutralen. Diese widersetzten sich der britischen Schiffsuntersuchung. 1798 kam es zu Reibereien mit Schweden, im folgenden Jahre mit Dänemark. Britische Schlachtschiffe erschienen im Sund. Hierüber erzürnt, lud Zar Paul I. 1800: Preußen, Dänemark und Schweden zur Erneuerung der „bewaffneten Neutralität" ein. Andererseits erklärte König Georg III. von England in seiner Thronrede vom 2. Februar 1800 den neuen Seekodex mit den Rechten seines Landes unverträglich und dessen Erfordernissen feindlich. Ein britisches Geschwader segelte nach der Ostsee, ein anderes eroberte Malta, dessen Großmeister Paul war. Wütend befahl dieser die Beschlagnahme alles britischen Eigentums auf russischem Boden, die Festhaltung der englischen Schiffe in russischen Häfen und die Gefangennahme englischer Matrosen. Auch Spanien geriet mit England aneinander, während Preußen Kuxhaven besetzte. Im Dezember 1800 schlossen dann Rußland, Dänemark, Schweden und Preußen die zweite „bewaffnete Neutralität", deren Bestimmungen denen der ersten Vereinigung angepaßt waren, aber in Einzelheiten noch weiter gingen. So sollten genaue Regeln über das Wesen der Hafensperre festgestellt werden und das Wort eines Marineoffiziers wegen der Ladung von ihm begleiteter Kauffahrer genügen. Die Satzungen richteten sich gegen Englands Übergewicht, und man war gewillt, sie mit Waffengewalt zu erzwingen, wofür 41 Linienschiffe bereitstanden. Natürlich kam das Bündnis Napoleon gelegen. Er wußte sich Zar Paul zu nähern, der ihn überschäumend ersuchte, Spanien, Portugal und die Vereinigten Staaten zu gewinnen, ja er dachte sogar an Einmarsch in Indien, während der Erste Konsul Ausschluß britischer Waren vom Festlande verlangte. Es schien, als sollten alle Neutralen sich mit Englands Hauptfeind vereinigen. Dänemark legte die Hand auf britische Schiffe und erklärte die Elbe für britische Schiff-

fahrt geschlossen, Preußen besetzte Hannover samt Bremen, wodurch die Weser und Ems dem britischen Handel verloren gingen. Napoleon äußerte: „Frankreich wird die Beleidigungen rächen, welche allen Völkern von England angetan sind, ohne den Frieden und die Wohlfahrt der Welt aus den Augen zu verlieren." Hielten die innerlich widerstrebenden Teile zusammen, so war die Gefahr für England groß.

Aber Britannien wankte nicht. Schnell entschlossen sandte es eine Flotte von 18 Segeln unter Admiral Parker mit Nelson als Vizeadmiral in die Ostsee. Am Eingange des Sundes erfolgte das Verlangen: Dänemark solle Englands Forderungen annehmen und dem Bunde entsagen. Als dies nicht geschah, beauftragte Parker seinen Vizeadmiral, Kopenhagen anzugreifen. Das war keine leichte Sache, denn im Hafen lag eine starke Flotte, die samt den Forts 700 Geschütze besaß. Überdies erwies sich das Wasser seicht. Aber Gefahren schreckten Nelson nicht, sondern reizten ihn nur. Am 2. April 1801 eröffnete er mit zwölf Linienschiffen das Feuer, während Parker den Rest in Reserve hielt. Das Gefecht entwickelte sich so ungünstig, daß dieser das Zeichen zum Abbruche gab. Nelson hielt das Fernrohr vor sein erblindetes Auge, behauptete, nichts zu sehen und hißte das Signal zu verschärftem Kampfe. Trotz aller Tapferkeit erreichte er wenig; mehrere seiner Schiffe bekamen schwere Treffer, andere gerieten auf Grund. Hätten die Dänen standgehalten, so wäre ihnen der Sieg verblieben. Nelson erkannte dies sehr wohl und nahm seine Zuflucht zur Unverschämtheit. Er schlug den Überfallenen unter schweren Drohungen einen Waffenstillstand vor, und der dänische Kronprinz war schwachmütig genug, ihn anzunehmen. Nun ergriff der Brite Besitz von der dänischen Flotte und erzwang die Einstellung aller Feindseligkeiten. Die Nachgiebigkeit Dänemarks hatte noch einen politischen Grund. In der Morgenfrühe des 23. März war Kaiser Paul unter Mörderhand und mit ihm die Säule der bewaffneten Neutralität gefallen. Sein Nachfolger, Alexander I., wandte sich von Frankreich ab und England zu, was am 19. Juni 1801 ein Übereinkommen bewirkte. Hierin erkannte England einige nebensächliche Forderungen an, behauptete jedoch das Recht, neutrale Fahrzeuge durchsuchen, feindliche Waren unter neutraler Flagge wegnehmen und eine Blockade mittels kreuzender Schiffe als vollzogen betrachten zu dürfen. Damit brach die zweite „bewaffnete Neutralität" zusammen, wieder zugunsten Britanniens.

Dennoch verharrte sein Hauptfeind Bonaparte unerschüttert im Widerstande. Da er dem Inselstaate zur See nichts anhaben konnte, nahm er den früheren Gedankengang einer Landung wieder auf. Sie sollte an der schmalsten Stelle des Kanals erfolgen. Großartige Vorbereitung wurde bei Boulogne getroffen, ein gewaltiges Hafenbecken für 1200 flachgehende

Fahrzeuge angelegt und eine ſtarke Truppenmacht zur Einſchiffung bereitgeſtellt. In England betrachtete man dieſe Anſtalten nicht ohne Sorgen. Die Regierung ernannte Nelſon zum Befehlshaber der Küſtenverteidigung, der aber nichts gegen die ſorgfältig geſchützte und geſicherte Flottille des Feindes auszurichten vermochte. Todesdrohend ſtanden beide Völker ſich gegenüber, bis ſie ſchließlich des Krieges müde wurden. Napoleon brauchte Ruhe, um ſeine inneren Pläne durchzuführen, und England koſtete die ſtete Anſpannung heillos viel Geld. Da hier nun nach Pitts Rücktritt das ſchwache Miniſterium Addington ans Ruder gelangt war, ſo kam den 12. Oktober 1801 ein Waffenſtillſtand zuſtande, der das achtundeinhalbjährige Ringen beilegte und nach längeren Verhandlungen am 27. März 1802 zum Frieden von Amiens führte.

Bevor wir auf dieſen eingehen, bleibt noch zu erwähnen, daß neben den glänzenden Waffentaten der britiſchen Flotte ein äußerſt anſtrengender Wachtdienſt mehr in der Stille vor ſich ging. Sie hielt ſämtliche franzöſiſchen und zeitweiſe verbündeten Häfen blockiert. Anfangs glückte das ſchwere Werk nicht ganz, bis Jervis den Oberbefehl über die Kanalflotte erlangte und die enge Dauerſperre feſt und folgerichtig durchführte. Am wichtigſten und ſchwierigſten geſtaltete ſich das Unternehmen vor Breſt, weil es hier galt: zugleich den Hafen zu ſchließen, den Eingang des Kanals zu überwachen und bisweilen auch noch Handelsflotten zu begleiten. Admiral Hawke hatte bereits im Siebenjährigen Kriege das Muſterbeiſpiel einer Blockade geliefert, das jetzt Lord Howe nicht ganz erreichte. Erſt Admiral Saumarez leiſtete Großartiges. Er hielt ſich kühn faſt inmitten des Hafens, dicht vor der vierfach überlegenen Flotte des Feindes. Den Blockadezuſtand ergänzte eine Gruppe ſchnell ſegelnder Fregatten unter Edward Pellew, die unermüdlich im Atlantiſchen Ozeane kreuzte und viele Gefechte ſiegreich beſtand. Schließlich erloſch der Seehandel Frankreichs faſt völlig, während England es auf 189 Linienſchiffe brachte, denen Frankreich nur noch 47 entgegenzuſtellen vermochte.

Trotzdem lautete der Frieden von Amiens, dank der Kriegsmüdigkeit der britiſchen Regierung, nicht ſo günſtig, als ſich erwarten ließ. Sie gab nämlich alle Eroberungen heraus, außer den wichtigen Inſeln Trinidad in Weſtindien, Ceylon und Malta. Letztere ſollte zwar den Johannitern wieder zufallen, aber ihr feſter Kriegshafen und ihre günſtige Lage veranlaßten England, ſie zu behalten, um ſich den Erfolg von Abukir: eine beherrſchende Stellung im Mittelmeere zu ſichern. Bei der Abſpannung jenſeits des Kanals glaubte man, der Friede würde lange dauern. Das Seeweſen unterſtand dem Admiral Jervis, nach ſeinem Siege St. Vincent benannt. Dieſer ſtellte wieder Mißbräuche ab, war aber nach den ungeheuren Geldaufwendungen ſo vom

Gedanken der Ersparnis durchdrungen, daß er 1802 die im Dienst befindlichen Linienschiffe von 104 auf 32 verminderte. Frankreich brauchte man zur See nicht zu fürchten. Während sich der eigene Handel verdoppelte, trieb jenes eigentlich nur noch etwas Küstenschiffahrt.

Aber man hatte die gewaltige Tatkraft Napoleons nicht in Erwägung gezogen. Die Zeit der Ruhe benutzte er nach allen Richtungen hin, nicht am wenigsten zur Neuschaffung der Marine und Zurückgewinnung der fast entfremdeten Kolonien. Seine Gedanken schweiften sogar nach Madagaskar, nach dem von Spanien abgetretenen Mississippigebiete, selbst bis Indien. Das Marinebudget wurde um Millionen gesteigert, die Kriegs- und Kauffahrteiflotte vermehrt, eine Anzahl günstiger Handelsverträge abgeschlossen. Unter solchen Umständen nahmen Industrie, Verkehr und Seemacht einen ungeahnt raschen Aufschwung. Je länger der Frieden dauerte, desto vorteilhafter für Frankreich. England betrachtete diese Wendung mit Mißbehagen, um so mehr, als Napoleon sich abweisend und selbstherrlich benahm. Er besetzte Holland, schloß seine Häfen gegen England durch hohe Zölle und trachtete, das Mittelmeer zu einem französischen See zu machen. Hierfür war der Besitz von Malta von größter Wichtigkeit. Dies aber gaben die Engländer vertragsbrüchig nicht heraus. Es kam zu gereizten Verhandlungen, die öffentliche Meinung in England flammte leidenschaftlich auf. Das Ministerium Addington wurde weggefegt, Pitt erhielt wieder die Leitung der Geschäfte und erklärte am 16. Mai 1803 den Krieg. Napoleon fand sich dadurch unangenehm überrascht, denn noch war er mit seinen Rüstungen nicht fertig. Englands Entschlossenheit durchkreuzte seine weitschweifenden Pläne und vernichtete tatsächlich Frankreichs Zukunft zur See. Das Konsulat besaß im ganzen 66 Linienschiffe, 25 Fregatten und 107 Korvetten, teils in der weiten Welt zerstreut, dabei keinen überragend leitenden Admiral. Die spanischen und holländischen Streitkräfte fielen nicht stark ins Gewicht, und der Krieg war den Wünschen des Volkes zuwider.

Anders England. Hier beruhte der Krieg auf dem allgemeinen Willen. Zwar zählte man damals nur 32 Linienschiffe im Seedienste, verfügte jedoch über alles, um sie rasch zu vermehren: eine vortreffliche Marineverwaltung, Geld, bedeutende Reserven und bewährte Führer wie Nelson, Cornwallis, Keith, Collingwood u. a. Die strategische Leitung des Feldzuges hatte der greise Lord Barham, ein klarer, einsichtiger und willenskräftiger Mann, der sich auch als trefflicher Verwaltungsbeamter bewährte. Ihn unterstützten einerseits die Unternehmungslust und seemännische Tüchtigkeit fast aller Offiziere und Mannschaften, andererseits die Güte und Leistungsfähigkeit von Schiffen und Material. So konnte ein stolzer Geist der Überlegenheit die gesamte Marine beleben, die ihren Hauptvertreter in

Nelson fand, gleich groß als Strategen wie als Taktiker. Er faßte alle Erfahrungen der Segelschiffszeit zusammen, um sie zu vollendeten Satzungen zu gestalten. Als seine wichtigste erscheint der Angriff in zwei nebeneinander fahrenden Linien rechtwinkelig zur feindlichen Schlachtordnung. Eines der Geschwader sollte diese mit vollen Segeln in Mitte und Nachhut packen, während das andere es geschickt unterstützte. Den überlegenen Dreideckern fiel zu, sich möglichst geschlossen zu halten, um die größte Feuerüberlegenheit auf kleinstem Raume zu vereinigen. Und während derartig eine gewaltige moralische und tatsächliche Überlegenheit zur See obwaltete, sammelte der jüngere Pitt alle Kräfte des Landes, brachte immer neue Bündnisse gegen Napoleon zustande und leitete das Parlament durch siegreiche Beredsamkeit. Massenhaft meldeten sich Freiwillige, und das Unterhaus verfügte eine Anleihe nebst Erhöhung der Steuern. Schon am 1. Juni 1803 besaß man 60 und bald nachher 75 schlachtfertige Linienschiffe.

Naturgemäß fiel der Angriff dem Inselreiche zu. Klar erkannte es sein Ziel: sowohl den überseeischen Handel des Feindes zu vernichten, wie die Vereinigung seiner Schlachtschiffe zu verhindern. Demgemäß stellte man ein Geschwader in die Kanaleinfahrt, sperrte die französischen Kriegshäfen, zumal Brest, sandte Nelson abermals ins Mittelmeer und begann, die französischen und holländischen, später auch die dänischen, portugiesischen und spanischen Kolonien wegzunehmen. Ein Netz von britischen Kreuzern legte sich rund um das Festland, Frankreich überwachend und die Neutralen durch Blockade schädigend.

Napoleon mußte dies hinnehmen. Aber er arbeitete mit allen Mitteln. Daheim erzeugte er geschickt eine englandfeindliche Stimmung, Luisiana verkaufte er an die Vereinigten Staaten, alle Nachbarn mußten Unterstützungen aufbringen, bald in Geld, bald in Schiffen oder Truppen, französische Soldaten besetzten Neapel, Hannover, Lauenburg und Kuxhaven. In gewaltigem Geistesfluge suchte der Machthaber ganz West- und Mitteleuropa dem Feinde entgegenzuwerfen und die Küsten von der Elbe bis Venedig zu verschließen. Eigentlich angreifen wollte er im Kanal durch eine Landung. Zu ihrer Verwirklichung wurden ungemeine Anstrengungen gemacht und Millionen über Millionen verausgabt. Die Flachboote zum Übersetzen fanden sich in sechs Häfen von Texel bis Havre zusammen, doch so, daß Boulogne den Hauptwaffenplatz bildete. Weithin wurden Strandbatterien errichtet und der Bestand an Schlachtschiffen vermehrt. Der Erste Konsul hoffte, 100 000 Mann im Nebel bei Dover an das britische Gestade werfen zu können. Da dies aber ohne Rückhalt zu unsicher blieb, beschloß er, die Wasserstraße durch eine Flotte, wenn auch nur vorübergehend, zu beherrschen, um unter ihrem Schutze das Ergebnis zu erzwingen.

Mit den Verbündeten brachte er es auf 84 Linienschiffe, doch nur ihr kleiner Teil konnte zu wirklicher Verwendung gelangen, weil der seegewaltige Widersacher nach wie vor eine Vereinigung unmöglich machte. Um ans Ziel zu gelangen, entwarf Napoleon einen weitschichtigen Plan. Zwei Geschwader sollten aus Toulon und Rochefort nach Westindien segeln, dort zusammentreffen und die englischen Flotten auf sich lenken, um dann überraschend nach Europa zurückzukehren, weitere Schiffe bei den spanischen Küsten heranzuziehen, mit 35 Linienschiffen die Blockade von Brest zu sprengen, so daß schließlich 56 Schiffe den Kanal säubern und schützen könnten. Wäre dies geglückt, sollte unverzüglich das Landheer auf den Flachbooten übersetzen. Der Plan mißlang — im wesentlichen, weil der französische Oberbefehlshaber Villeneuve zu wenig Mann der kühnen Tat war und viele glückliche Umstände eintreten mußten, die teilweise ausblieben. Villeneuves Fahrt nach Martinique dauerte zu lange, Nelson verfolgte ihn, ein englisches Geschwader eilte nach Ferrol an die spanische Küste; als Villeneuve hier ankam, fand er den zwar schwächeren Feind, wagte aber nichts Ernstliches gegen ihn zu unternehmen und ebensowenig auf Brest oder Boulogne zu steuern, sondern er begab sich kleinmütig am 5. August nach Kadiz. Diese Wendung bedeutete den Zusammenbruch von Napoleons Gewaltplan, den einer jahrelangen Riesenarbeit. England war wieder einmal gerettet. Die Gefahr durfte in der Tat bedrohlich erscheinen, denn bei Boulogne lagen damals 2300 Fahrzeuge mit Besatzungen und 150 000 Mann Landungstruppen. Alles war eingeübt bis ins kleinste, Napoleon befand sich an Ort und Stelle, um selber die Einschiffung zu leiten. Als er die Kunde vom Versagen seines Admirals erhielt, knirschte er vor Wut, bezwang sich aber und gab das ganze Unternehmen endgültig auf. Während er sich rasch gegen Österreich und Rußland wandte, um bei Austerlitz einen seiner glänzendsten Siege zu erfechten, ereilte den Unglücksmenschen Villeneuve sein Geschick.

Kaum hatte der Admiral Kadiz erreicht, als er sich schon blockiert sah. Er führte die stärkste Flotte, welche Napoleon je beisammen gehabt hat: sie zählte 33 Linienschiffe, davon 18 französische und 15 spanische, wozu noch einige Fregatten und Briggs kamen. Unter den Spaniern ragte ein Vierdecker hervor, der „Santissima Trinidad" mit 130 Geschützen, das größte derzeitige Kriegsschiff. Napoleon wollte diese gewaltige Streitmacht nutzbar machen und befahl auszulaufen. Da er aber die Zaghaftigkeit Villeneuves kannte, so schickte er einen anderen Befehlshaber, um ihn zu ersetzen. Dies gestaltete sich zum Verhängnis, denn es machte eine Schlacht für den an sich tapferen Admiral zur Ehrenangelegenheit. Nicht sachliche Erwägungen, sondern persönliche Gründe trieben ihn vorwärts. Dabei hatten

sich die Umstände sehr verschlechtert, denn ihm gegenüber lauerte jetzt der gefürchtete Nelson mit 33 Linienschiffen, von denen freilich nur 27 zugegen waren, unter ihnen 7 Dreidecker mit je 100 Kanonen. Standen die Engländer zahlenmäßig etwas nach, so erwiesen sie sich an Seetüchtigkeit, Mannschaft und Material überlegen, und vor allem: sie bildeten eine geschlossene Einheit mit dem besten Admirale an der Spitze, während die gegnerische Flotte zwei verschiedenen Völkern angehörte, die von einem verzagten, unselbständigen Manne geführt wurden. Hiermit war die Schlacht eigentlich schon entschieden, bevor sie begonnen hatte.

Am Nachmittage des 20. Oktober steuerten die französisch-spanischen Schiffe unfern der Küste südwärts. Klar war die Luft, während eine leichte Brise aus Westnordwest wehte, die sich allmählich verstärkte. Kaum erfuhr Nelson die Bewegung des Feindes, als er unter vollen Segeln, mit dem Winde fahrend, seitwärts nahte. Als der Morgen des 21. Oktober dämmerte, bekam er die verbündete Flotte in Sicht. Hinten, fern im Osten, ragte, schwach erkennbar, das Kap Trafalgar.

Die Verbündeten setzten sich in eine Kiellinie von fünf Seemeilen Länge. Solche Ausdehnung bildete natürlich eine Schwäche, die Nelson sofort zu benutzen beschloß. Er wollte den Feind vor und hinter der Mitte durchbrechen, ihn in drei Teile reißen, um den zweiten und letzten zu vernichten, bevor der erste Hilfe brachte. Er wagte dies, weil die feindlichen Schiffe quer zur westlichen Dünung lagen, folglich stark rollten und Aussicht bestand, daß ihre Geschütze schlecht treffen würden. Langsam und zuversichtlich durchfurchten die zwei Reihen der Engländer die schäumende Flut. Nelson mit seinem Flaggschiff, der „Victory", an der Spitze der nördlichen. Beide hielten ostwärts, ungefähr eine Seemeile voneinander, geradeswegs auf die Seite der Verbündeten. Beim Anblick der unaufhaltsam nahenden Gefahr versagten Villeneuve die Nerven. Er wünschte das 20 Seemeilen nordöstlich liegende Kadiz wieder zu erreichen und ließ deshalb wenden, so daß der südliche Kurs zum nördlichen und das letzte Schiff das erste wurde. Die Bewegung vollzog sich ungemein langsam und schwerfällig, wobei man noch aus der geraden in eine halbmondförmige Linie mit Lücken verfiel. Eine solche klaffte in der Mitte, die sonst besonders stark gewesen wäre durch die „Santissima Trinidad" als elftes und Villeneuves Flaggschiff „Bucentaure" als zwölftes Schiff.

Sobald die Spitze der britischen Südreihe in die Nähe des Feindes gelangte, gab Nelson das berühmt gewordene Signal: „England erwartet, daß jeder seine Pflicht tut", dem die Weisung für enges Gefecht folgte. Immerhin wirkte der schwache Wind insofern für die Angreifer ungünstig, als er ihre geschlossene Kiellinie störte und die Schiffe in verlängerte Gruppen

brachte. Etwas nach zwölf Uhr erreichte das Flaggschiff der Südreihe sein Ziel. Dicht steuerte es hinter dem Gegner vorbei, schleuderte in dessen Kajütenfenster aus nächster Nähe die doppelt, ja dreifach geladene Breitseite, wodurch es sofort mehrere hundert Mann kampfunfähig machte. Dann holte es herum und hielt sich längsseit neben dem Angegriffenen. Dieser vereinigte sein Feuer mit dem der Kameraden auf den Engländer, dem es übel ergangen wäre, wenn die Verbündeten besser geschossen hätten. Eine Viertelstunde verstrich, bevor die britischen Hintermänner zu Hilfe kommen konnten. Als dies geschehen, fochten sie mit Übermacht an der Einbruchstelle, nun gar als vier östlich aus der Linie geratene Gegner ihren Platz feige verließen und sich der Nachhut anschlossen. Damit waren die Bleibenden dem Untergange geweiht, und einer nach dem anderen wurde genommen.

Inzwischen hatte sich die Schlacht auch mit der Nordlinie entwickelt. Nelson steuerte auf den „Santissima Trinidad" los, welcher jedoch geschickt die Fahrt verlangsamte und seinen Hintermann, den „Bucentaure", aufschließen ließ. Um sich nicht zweier Großkampfschiffe gleichzeitig erwehren zu müssen, wandte der Brite sich gegen den Franzosen, der zwanzig Minuten nach zwölf Uhr das Feuer eröffnete. Der „Victory" antwortete nicht, geriet aber schließlich in den Kugelbereich von sieben Gegnern. Wieder wollte das Glück des Verwegenen, daß die Übermacht wenig traf, namentlich weil sie ihrer Kampfart gemäß auf das Takelwerk zielte, statt auf das Schiff. Immerhin stürzten Kreuzstänge samt Besammast herunter, und 50 Mann lagen tot oder verwundet, als der „Victory" endlich um ein Uhr heran war, ebenfalls hinter dem Heck seines Widersachers herumschwenkte und ihm im Fahren die volle, doppelt geladene Breitseite in den Leib schleuderte. 400 Mann und 20 Geschütze lagen zerschmettert. Der „Bucentaure" erwies sich derartig mitgenommen, daß Nelson von ihm abließ und sich neben den „Redoutable" legte. Dies war zwar nur ein Zweidecker mit 74 Kanonen, während der Brite deren 100 führte, aber er wurde befehligt von dem tapfersten Offizier der Verbündeten, von Kapitän Lucas. Vorsorglich schloß derselbe die Pforten seines unteren Batteriedecks, und verhinderte dadurch die Wirkung der britischen Salve. Dann nahm er den Zweikampf mit den Geschützen der oberen Batterie und Kleingewehrfeuer auf, wobei namentlich die Flintenkugeln von oben aus den Masten eine so verderbliche Wirkung übten, daß schließlich das Oberdeck des „Victory" fast leer gefegt war und die dort befindlichen Geschütze nicht mehr bedient werden konnten. Unter den Getroffenen befand sich Nelson. Erfolgermutigt enterte der Franzose. Doch das Bord des Dreideckers überragte zu sehr die Höhe des Zweideckers und die untere Ausbuchtung der Schiffsrümpfe schuf einen derartigen Abstand, daß nur einzelne Verwegene den „Victory" zu erklettern vermochten. Rasch

entschlossen ließ Kapitän Lucas die große Rahe nieder, um sie als Brücke zu benutzen. Das Admiralschiff wäre verloren gewesen und der sterbende Nelson in Gefangenschaft geraten, wenn nicht jetzt der englische Hintermann, ein Dreidecker mit 98 Kanonen, eingetroffen wäre und eine oberste Breitseite über das Deck des niederen „Redoutable" abgefeuert hätte, auf dem die Besatzung dicht gedrängt stand. 200 Mann wurden weggefegt, Kapitän Lucas verwundet. Auch jetzt noch wehrte sich der Franzose aufs Tapferste, selbst als noch ein weiterer Dreidecker herankam, um sich auf dessen noch freie Breitseite zu legen, und ein dritter erschien, der ihn von hinten bearbeitete. Schließlich brach Feuer auf Deck aus, der Großmast wurde zerschmettert und fiel auf einen der Engländer, die über ihn auf das niedere Schiff gelangten und es endgültig bezwangen. Nach fast einstündigem Kampfe mußte der ruhmreiche „Redoutable" seine Flagge streichen, um völlig zerschossen nachher zu sinken. Von den 645 Mann seiner Besatzung lagen 522 tot oder verwundet. Hätten sich alle verbündeten Schiffe nur annähernd so gehalten, dann wäre das Schicksal des Tages ein anderes gewesen.

Das Sinken der Flagge des „Redoutable" bedeutete das Eingeständnis der Niederlage. Ein heraufkommender Franzose wurde schwer zugerichtet und erobert. Auch die Widerstandskraft des Admiralschiffes, des „Bucentaure", ging zu Ende. Er ergab sich. Noch kurz zuvor hatte der entschlußlose Villeneuve endlich seiner unangetasteten Vorhut das Signal erteilt, ins Gefecht einzugreifen. Diese kam, zehn Schiffe stark, fünf auf der Ost- und fünf auf der Westseite. Hiermit besaßen die Verbündeten die Mittel zur Erneuerung der Schlacht. Der Führer der westseitlichen Vorhut wandte sich dem „Victory" zu, um ihn abzutun, stieß aber auf zwei Gegner, die sich schützend vor das schwer beschädigte Flaggschiff legten. Statt alle Kräfte zusammenzufassen und den Widerstand zu überwältigen, versagte dem Franzosen der Mut, er bog ab, fuhr längs den fechtenden Flotten entlang und beschoß die Engländer aus mittlerer Entfernung, um schließlich zu fliehen. Auch die fünf Schiffe der Ostseite benahmen sich schlecht. Zwei derselben begaben sich zur Nachhut, die anderen drei griffen zwar im Zentrum ein, aber nur eines wagte einen erbitterten Kampf, der ihm 300 Mann kostete.

Mit der Gefangennahme Villeneuves ging der Oberbefehl auf den spanischen Admiral Gravina über, der die Nachhut führte. Durch den Verlust seines Armes geschwächt, hielt er die Schlacht für verloren. Um fünf Uhr gab er dem noch gefechtsfähigen Reste der verbündeten Flotte das Signal, sich um seine Flagge zu sammeln, zehn Schiffe kamen, mit denen er, nordwärts steuernd, den Hafen von Kadiz erreichte.

Die Kämpfe hatten $5^1/_2$ Stunden gedauert. Ein verbündetes Schiff war in die Luft geflogen und 17 fielen den Engländern in die Hände, welche

freilich wegen eines ausbrechenden Sturmes nur vier zu bergen vermochten. Doch auch die Sieger hatten schwer gelitten, denn alle wiesen Beschädigungen auf, die Hälfte sehr schwere, aber keiner brauchte die Flagge zu streichen. Ihrem Verluste von 1690 Mann standen fast 7000 der Verbündeten gegenüber. Der Erfolg war großartig und doch teuer erkauft, denn er kostete Britanniens bedeutendstem Seehelden das Leben. Nelson leitete im ordensbestickten Rocke das Gefecht mit dem „Redoutable" von der erhöhten Schanze. Da erspähte ihn ein französischer Scharfschütze oben im Mastkorbe, zielte und traf ihn tödlich. Man trug den Schwerverwundeten unter Deck, wo er noch die Siegeskunde erfuhr und nach drei Stunden um $^1/_2 5$ Uhr starb.

Während bei den Briten Siegeswille und klare Entschlossenheit herrschten, fehlte es daran auf seiten der Verbündeten. Die Engländer schlugen sich überall vortrefflich; von ihren Gegnern vollbrachten einzelne, wie Kapitän Lucas, Wunder der Tapferkeit, während andere sich mutlos und feige benahmen. Geradezu verhängnisvoll aber wirkte die Unschlüssigkeit der Führung. Villeneuve hat überhaupt nur zwei Befehle gegeben, davon war der eine verkehrt und der andere kam zu spät. Seine eigene Zaghaftigkeit übertrug sich auf die gesamte Flotte. Ohne Gegenmaßregeln ließ er sie in drei Teile reißen, von denen nur zwei ins Gefecht kamen. Während sich drei Schiffe des Zentrums todesmutig gegen die dreizehn Nelsons wehrten, leistete die Nachhut wenig und die Vorhut fast nichts.

Und doch hätten sich die Schwächen der feindlichen Leitung ausnutzen lassen. Nelson zerlegte seine Streitkräfte in zwei Teile, die sich nicht oder nur schwer unterstützen konnten. Wenn Villeneuve die Mitte durch die Vorhut verstärkt hätte, so ließ sich jedes englische Schiff einzeln bei seiner Ankunft vor schwachem Winde vernichten oder doch kampfunfähig machen. Und selbst wenn einige beisammen blieben, besaß man ihnen gegenüber doch eine bedeutende Übermacht. Wäre inzwischen mit der Südlinie ein hinhaltendes Gefecht geführt, so konnte man sie nach voller oder teilweiser Vernichtung der Nelsonschen Hälfte erdrücken. Sogar zuletzt ließ sich durch Einsatz der zehn Schiffe der Vorhut das Schicksal des Tages noch ändern, denn die Engländer in der Mitte hatten schwer gelitten, lagen wirr durcheinander, waren stark mitgenommen und ihres Führers beraubt.

Machte die Nacht von Abukir die Briten zu Herren des Mittelmeeres, so der Tag von Trafalgar sie zu Gebietern der Weltmeere. Er bestimmte die Zukunft, denn der Untergang der letzten ebenbürtigen Flotte ermöglichte dem Inselreiche eine Ländermasse anzusammeln, in dem die Sonne noch weniger untergeht, als in der weiland spanischen Karls V. Gebietend duldet Britannien keinen Nebenbuhler mehr zur See.

Englands Hauptgegner, die französische Flotte, vermochte die Niederlage nicht zu überwinden. Es fehlte ihr an Besatzungen, an Schiffen, an Tatkraft. Zwar zählte sie noch 32 fertige Linienschiffe, auch loderte der französische Unternehmungsgeist wiederholt in kurzen, kühnen Taten empor, aber auf ein Gefecht oder gar eine Schlacht großen Stils ließen sie sich nicht mehr ein.

Andererseits steigerte der Erfolg die britische Leistungsfähigkeit, bis sie 1809 ihren Höhepunkt erreichte mit 684 Segeln, darunter 113 Linienschiffe und 130 000, selbst 145 000 Mann. Bis zum Ende des Krieges hielt Britannien 100 diensttuende Linienschiffe. Es konnte alle Kriegshäfen der Verbündeten blockieren, sämtliche Küsten überwachen und damit sowohl die Einrichtungen Napoleons für eine Landung gegenstandslos machen, als auch die spanischen, holländischen und französischen Kolonien überwältigen. San Domingo ging durch einen Aufstand verloren; Cayenne, Martinique, Guadeloupe, Isle de France (Mauritius), Reunion, die Molukken, Java usw. wurden von den Engländern unterworfen.

Napoleon tobte vor Wut. Notgedrungen verlegte er seinen Schwerpunkt auf den Wirtschaftskrieg, den man gemeinhin als „Kontinentalsystem" bezeichnet. Dessen Ziel bestand darin, dem seegewaltigen Feinde den gesamten Festlandhandel zu entziehen, ihn hierdurch zu verarmen und schließlich zur Nachgiebigkeit zu zwingen. Der Gedanke an sich war nicht neu, neu jedoch die zielbewußte, gewaltige Durchführung. Die Anfänge des Absperrungswesens fanden sich schon in der Merkantilauffassung und in Rousseaus Lehre von der nationalen Gesamtpflicht. Wiederholt hatten die Engländer mit Verhinderung der Zufuhr gearbeitet und andererseits die Revolutionsmänner und das Konsulat den Handelskampf gewerbsmäßig betrieben. Der eiserne Wille des Imperators steigerte dann die Anstrengungen bis ins Ungeheuerliche. Seit 1803 zog Napoleon die Nordseeküsten in den Bereich seiner Kriegspolitik und besetzte sie militärisch. England antwortete mit Blockade jener Gebiete. Die Schlacht bei Trafalgar verschärfte den Handelskampf. Das Festland sollte erkennen, daß es englische Zufuhr und Ausfuhr nicht brauche. Die See sollte durch das Land erobert werden. Der englischen Blockade setzte der Korse den inneren Ring der Küstensperre entgegen. Am 21. November 1806 schleuderte er wie ein grollender Jupiter das entscheidende Dekret unter die zitternde Menschheit. Demnach wurden die britischen Inseln für blockiert erklärt, aller Handel und aller Briefaustausch mit ihnen verboten, jeder Engländer im Bereich der Armeen als Kriegsgefangener betrachtet, sämtliches Eigentum britischer Untertanen, deren Waren und Kolonialerzeugnisse beschlagnahmt. Das Inselreich antwortete 1807 damit, daß kein Schiff von einem Hafen, der Frankreich oder seinen Verbündeten gehöre oder von

ihnen besetzt oder sonst den britischen Schiffen durch ihren Einfluß verschlossen sei, Handel nach einem anderen treiben dürfe. Als Gegenschlag verfügte Napoleon im Januar 1807 die Einziehung der britischen Waren und Erzeugnisse in den Hansastädten. Nun sperrten die Engländer am 11. November 1807 sämtliche ihnen verschlossenen Häfen und erklärten alle dahingehörigen Fahrzeuge als gute Prise. Nach solchen Häfen gehende neutrale Schiffe mußten vorher englische Häfen anlaufen. Hiergegen verlangte Frankreich durch Dekret vom 13. November Ursprungszeugnisse für Kolonialwaren, Einziehung der aus England kommenden, die Nordseeflüsse befahrenden Schiffe, Verschärfung der Donausperre u. dgl. Und im Dezember donnerte aus Mailand der Befehl der Wegnahme jedes Schiffes, das aus einem britischen oder aus einem von britischen Truppen besetzten Hafen käme. So steigerte man sich gegenseitig bis zu einem selbstmörderischen Doppelringe der Seehandelssperre. In Tilsit bewog der Imperator den Zaren, daß er sich dem Kontinentalsystem anschloß. Alle erreichbaren Staaten sollten zum Beitritte aufgefordert und Preußen dazu gezwungen werden. Das europäische Festland befand sich unter Frankreichs und Rußlands Vorherrschaft im erbittertsten Wirtschaftskriege. Tatsächlich waren 1808 sämtliche Häfen Europas, außer den schwedischen, für englische Handelsschiffe verschlossen. Ja, der Gewaltige dachte an eine Landheerfahrt nach Indien, um diese Schatzkammer dem gehaßten Feinde zu entreißen. Handelssperre und Gebietsaneignung durch Frankreich wirkten in wechselseitiger Gemeinschaft. Napoleons gebietender Wille schaltete schrankenlos über fremdes Recht und fremden Besitz. Kaum ein zweiter hat so tief innerlich die Last der englischen Seeherrschaft gefühlt und keiner sich so gewaltig gegen sie aufgebäumt wie der Korse. Bereits 1805 sagte er einem österreichischen Offizier: „Ich will Schiffe, Kolonien, Handel, das ist für Sie ebenso vorteilhaft als für mich.“ Und 1811 erklärte er: „Den Frieden mit England will und muß ich erkämpfen, dabei verlange ich, eine Macht auf dem Meere zu besitzen.“

Napoleons Absicht ging dahin, das europäische Festland von der britischen Ware unabhängig zu machen. Da aber nur Frankreich eine Großindustrie besaß, so bedeutete die Kontinentalsperre in letzter Linie eine Begünstigung Frankreichs gegen Mittel- und Osteuropa, deren Gebiete noch aus Ackerstaaten bestanden. Französische Erzeugnisse durften überallhin frei versandt werden, wogegen zwischen den Einzelländern und Frankreich einer- und unter ihnen selber andererseits Zollschranken bestehen blieben. In letzter Linie bewirkte das Ganze also eine Verlegung des wirtschaftlichen Schwerpunktes von London nach Paris. Deshalb suchte Napoleon auch die französische Industrietätigkeit kräftigst zu steigern, wofür die damals in Aufnahme kommende Dampfmaschine eine vortreffliche Handhabe bot. Bald

hob sich die Warenherstellung und selbst die Landwirtschaft Frankreichs gewaltig. Die Gewerbeerzeugnisse verdoppelten sich sogar und die Ausfuhr noch mehr. Diese Wirtschaftspolitik bildete gewissermaßen die leistende Ergänzung der hemmenden Sperre.

Immerhin läßt sich keine Unnatur ganz oder dauernd durchführen. So auch hier. Der Handel suchte und fand einen natürlichen Ausgleich in einem gewaltigen Schmuggel. An den Küsten des Ozeans arbeiteten namentlich die Amerikaner, im Mittelmeere griechische Kaufleute unter türkischer Flagge und in den nordischen Gewässern Schweden und Dänen. England errichtete feste Schmuggelstapelplätze in Gothenburg, Helgoland, Gibraltar, Malta und Sizilien. Auf der einen Seite wurden die größten Anstrengungen zur Durchführung der Gewaltmaßregeln gemacht, und die endlos lange Küste von Petersburg bis zur Türkei mit Strandposten, Befestigungen und Wachtschiffen besetzt, auf der anderen durch Bestechung, absichtliche Lässigkeit und Wagemut der Schmuggel fast zu einer regelrechten Einfuhr gestaltet. Die Seehäfen verarmten, wogegen einige Binnenstädte große Reichtümer sammelten, zumal in Frankreich. Doch auch Leipzig entwickelte sich zu einem wichtigen Handelsplatze, der den Austausch zwischen Deutschland und Rußland besorgte.

England ergänzte seine Handelsmaßnahmen durch kriegerische Unternehmungen, so gegen die Dardanellen und Ägypten. Eine russische Flotte mußte sich ergeben, und rücksichtslos wurde Dänemark heimgesucht. Eine Bestimmung des Tilsiter Friedens besagte, Dänemark und Schweden seien zu zwingen, ihre Häfen den Briten zu versagen und sich dem englandfeindlichen Bunde anzuschließen. Das bedeutete Sperrung der Ostsee für den britischen Handel und Gewinn von 40 Linienschiffen für Napoleon. England war entschlossen, das nicht hinzunehmen. Am 3. August 1807 erschien eine britische Flotte am Eingange des Sundes. Arglos gestattete Dänemark die Durchfahrt. Die Engländer verstärkten sich auf 25 Linienschiffe mit 28 000 Mann Truppen. Im Besitze dieser Macht forderten sie den Anschluß der dänischen Flotte. Als er verweigert wurde, landeten sie bei Kopenhagen, schlossen es rings ein und eröffneten am 1. September ein drei Tage und Nächte dauerndes Feuer, bis 2000 Menschen getötet, 300 Häuser vernichtet waren und die Stadt in Flammen stand. Den Dänen blieb nur, sich zu unterwerfen und dem Bedränger ihre 28 Linienschiffe, 10 Fregatten und 42 kleinere Fahrzeuge auszuliefern: es handelte sich um einen Riesenraub, der frohlockend nach England gelangte.

Schon vorher hatten die Engländer das durch seine Lage wichtige holsteinische Helgoland besetzt. Dänemark erklärte seinem Bedränger den Krieg und verbündete sich mit Frankreich, aber es war wehrlos gemacht, so daß

die britische Flotte die Ostsee beherrschen, die russischen Kriegsschiffe bis 1812 blockieren und Schweden bedrohen konnte. Als Zar Alexander sich dann mit Napoleon überwarf und dieser seinen Zug nach Rußland unternahm, segelten die russischen Seestreitkräfte nach England, um sich den Franzosen auf alle Fälle zu entziehen.

Auch im Mittelmeere herrschte der Union-Jack. Wenn ein französisches Geschwader 1808 noch ein Unternehmen gegen Korfu wagte, so bestand der Haupterfolg doch in der glücklichen Heimkehr nach Toulon. Trotz alledem beruhigte sich Napoleons reger Geist nicht: er vermehrte seine Linienschiffe und dachte an einen großen Durchbruch aus seinen verschiedenen Häfen, der bis Irland, Ägypten und Westindien gelangen sollte. Als ein schwerer Sturm 1809 die Blockadeflotte vor Brest vertrieb, benutzte ihn das französische Geschwader, mit acht Linienschiffen auszulaufen. Aber sie wurden von den Engländern überrascht und teilweise abgefangen.

Um dem Widersacher auch sonst nach besten Kräften zu schaden, mischten die Engländer sich in die Festlandkriege. Beim Losschlagen Österreichs 1809 erschienen sie mit 245 Kriegsfahrzeugen, darunter 36 Linienschiffen, beschossen und eroberten Vlissingen und landeten 40 000 Mann, das bedeutendste Heer, welches sie je für einen Festlandkrieg verwendet hatten. Aber die Führung durch Lord Chatam blieb so mangelhaft, daß das groß angelegte Unternehmen mit einem vollen Mißerfolg endete. Freilich wurde es bald durch die Vorgänge auf der Pyrenäenhalbinsel ausgeglichen. Diese traten immer mehr in den Vordergrund, nicht zum wenigsten, weil England hier in Wellington und Lord Beresford zwei Männer von hervorragender Bedeutung besaß. Sie verstanden, die kriegerische Kraft des abgewirtschafteten Spanien und des verwahrlosten Portugal weit über sich selber zu erheben, während die englischen Truppen, unter denen sich viele deutsche befanden, einen französischen Marschall nach dem anderen besiegten. Unterstützt sah sich das Landheer durch die Flotte, welche fortwährend Zufuhren brachte und 1810 bei Torres Vedras ermöglichte, sich zu halten. Sie bewirkte auch, daß ein in Lissabon liegendes russisches Geschwader ausgeliefert wurde und brachte 10 000 Spanier, die Napoleon nach der Insel Fünen gegen die Dänen geschickt hatte, auf dem Wasserwege in ihr Vaterland zurück.

Der spanische Krieg trug wesentlich bei zum Sturze des napoleonischen Kaiserreichs. Im äußersten Westen wandelte sich der furchtbare Gegner zur See zu einem nicht minder gefährlichen Feinde zu Lande. Wollte früher der Korse das meerumrauschte Britannien vom Lande aus vernichten, so übertrug Britannien diesen Gedanken auf das Festland.

Napoleon wußte sich nicht anders als durch Wirtschaftsmaßregeln zu helfen. Als er Österreich niedergeworfen hatte, verfügte er die Beschlag-

nahme aller neutralen Schiffe und einen Einfuhrzoll von 50 bis 130%, der freilich zunächst nur Frankreich betraf. Hier ging er also von der Absperrung zum Hochschutzzolle über, der der Staatskasse zugute kam, während der Schmuggel nur Privatleute bereichert hatte. Rußland fügte sich der Neuerung nicht, sondern behielt die Tilsiter Bedingungen bei. Sämtliche verbotenen Warenlager innerhalb viertägiger Entfernung von der französischen Grenze galten als verfallen. Eine mächtige Handelsflotte von nahezu 600 Schiffen unter neutraler Flagge wurde in der Ostsee weggenommen. Und noch nicht genug. Oktober 1810 erfolgten die Fontainebleauer Dekrete, wonach alle britischen Manufakturen im kaiserlichen Machtgebiete eingezogen und öffentlich verbrannt werden sollten. Zur Durchführung seiner Verfügungen gliederte der Kaiser die ganze Nordwestküste Deutschlands bis Lübeck seinem Reiche an und griff über auf die Ostseeufer. Die Zollbeamten erklärte er als seine furchtbarsten Truppen gegen England. Da sie aber nicht genügten, zog er eine doppelte und schließlich sogar eine dreifache Soldatenreihe als innere Grenzwehr. Trotzdem ließen sich die natürlichen Bedürfnisse nicht ganz ausschalten. Um wenigstens selber Nutzen vom Durchbrechen seiner Befehle zu ziehen, führte der Korse 1809 und 1810 Einfuhrerlaubnisscheine ein, wie vorher England schon getan hatte. So wurde er schließlich eigentlich sein eigener Schmuggler.

Selbstverständlich bewirkte das Gewaltwesen die sonderbarsten Zustände. In England fehlten die Rohprodukte, auf dem Festlande die Kolonialwaren, wechselseitig schwindelnde Preishöhe erreichend; die Frachtsätze stiegen derartig, daß sie den tatsächlichen Freihandel von England aus nahezu vernichteten. Die Folgeerscheinung bildete hier ein zunehmender Notstand. Handelshäuser und Fabriken mußten ihre Tätigkeit einstellen, die Arbeiter wurden brotlos. Zweimal drohte Hungersnot. Der jährliche Durchschnittsverlust an Schiffen betrug 524, ja 1810 sogar 619. Die Schuldenlast des Staates schwoll reißend an. Im Volke und im Parlamente erhob sich Widerspruch gegen den verheerenden Krieg. Man ersehnte den endlichen Frieden.

Auch das Festland, zumal Frankreich, wurde der Zustände überdrüssig. Man seufzte unter dem Drucke und unter der Entbehrung gewohnter Genüsse. Das Geschäftsleben blieb unsicher, es kam zu wüsten Spekulationen mit starken Rückschlägen. Schlimmer noch lagen die Dinge im Osten, der auf die Ausfuhr seiner Roherzeugnisse angewiesen war. Die Getreidepreise sanken tief, die Holzvorräte verfaulten. Immer mehr floß das Geld aus dem Lande. Da die Handelssperre auch das neutrale Schweden sehr schädigte, so begann es, sich England zu nähern. Vor allem litt Rußland, das mit England bisher als Hauptabnehmer verkehrt hatte. Bei der allgemeinen

Stockung glitt das Reich langsam seinem wirtschaftlichen Untergange entgegen, zur größten Gefahr des Thrones. Hinzu kam die Erwägung, daß eine politische Vernichtung Englands keineswegs im Sinne Rußlands liege. Solche Erkenntnis entfernte den Zaren von Napoleon. Am letzten Dezember 1810 erließ er eine Verfügung, welche englische Erzeugnisse vor französischen begünstigte. Alsbald drang die britische Ware in Rußland und über Rußland ein in das weitere Europa; der Imperator sah sich im Osten wie im Westen durch den unbezwingbaren Feind bedroht. Seine Gegenmaßregeln bewirkten nur engeren Zusammenschluß Alexanders mit Schweden, Aufhebung der Kontinentalsperre für Rußland und schließlich den Frieden mit England.

Da flammte noch in letzter Stunde ein Hoffnungsschimmer auf. Die Rücksichtslosigkeit Englands gegen die Neutralen führte 1812 zum Bruche mit den Vereinigten Staaten. Voll Abneigung gegen die abtrünnigen Überseer, getragen vom Hochmute der eigenen Macht, erlaubten jene sich grobe Gewalttätigkeiten. Kaum war noch ein amerikanisches Schiff sicher vor Wegnahme oder ein amerikanischer Seemann vor Pressung zum Dienst in der britischen Marine. Selbst ein amerikanisches Kriegsschiff wurde überfallen. So griffen die Freiheitsstolzen zu den Waffen. Natürlich war das Kräftemaß beiderseits nicht zu vergleichen. Immerhin standen den Amerikanern 5200 Mann und 500 Offiziere zur Verfügung, alle seemännisch und militärisch gut geschult. Und wenn sie auch kein Linienschiff besaßen, so doch 16 kleinere Kriegsfahrzeuge, darunter 6 Fregatten. Diese waren stärker gebaut und zahlreicher bemannt wie die britischen und vermochten Breitseiten von 800 Pfund gegen 500 englische zu schleudern. Demgemäß konnten sie mehrere Einzelgefechte wagen, welche den Gegnern drei Fregatten und sonstige Schiffe kosteten. Auf den großen Süßwasserseen gewannen sie sogar die Oberhand. England benachteiligte den Feind durch eine Blockade seiner Häfen, wogegen dieser dem britischen Handel durch Hunderte von Kapern und schnelle Kreuzer schwere Verluste zufügte. Amerikanische Erfinder, voran Robert Fulton, bemühten sich, Unterseeboote, Torpedos und Uhrwerke mit Pulverladungen zu erfinden. Das wirkte so empfindlich auf die Engländer, daß sie zu einem rücksichtslosen Mittel der Abwehr griffen. Sie ließen eine Anzahl amerikanischer Kriegsgefangener auf ihre Schiffe bringen, was sie der feindlichen Regierung mit dem Hinweise anzeigten, daß bei einer etwaigen Sprengung der Schiffe deren Landsleute ebenfalls in die Luft flögen. Schließlich wurde man waffenmüde. Es kam in Gent zum Frieden, der beiden Teilen zwar keine Gebietsvorteile brachte, aber Selbstachtung und Ansehen der Amerikaner bedeutend hoben.

Napoleon vermochte die Wendung auf See nicht zu benutzen, weil ihn das Festland zu sehr beschäftigte. Er wollte das eigenmächtige Rußland

züchten und bereitete sich selber den Untergang. Das Ringen gegen England hat ihn zugrunde gerichtet. Seine letzte Schlacht focht er gegen den spanischen Sieger Britanniens, gegen Wellington bei Belle-Alliance, der ihn mit Hilfe der Preußen vernichtete. Und schließlich war es die Flotte des gehaßten Feindes, welche durch strenge Absperrung des Hafens von Rochefort den gestürzten Gewaltmenschen abfing und auf dem fernen St. Helena einsperrte.

Die Friedensschlüsse brachten dem Sieger: in Westindien: Tabago und Lucia, im Indischen Ozean: Isle de France (Mauritius) und die Seychellen, ferner das Kap der Guten Hoffnung, Guyana und Helgoland. Zugleich wurden die Jonischen Inseln unter britischen Schutz gestellt und weitblickend ein Gebiet auf dem europäischen Festlande gesichert, ohne daß das Inselvolk sich hier unmittelbar einließ. Durch Englands Betreiben entstand das Königreich der Niederlande, umfassend Holland und Belgien. Britannien hoffte, dieses sein Geschöpf stets in einer gewissen Abhängigkeit zu halten und sicherte sich noch besonders dadurch, daß das wichtige Antwerpen nicht befestigt, sondern nur als Handelshafen dienen dürfe.

Seit Ludwig XIV. ist Napoleon der einzige Mann gewesen, der sich der englischen See- und damit der englischen Handels- und Weltherrschaft kraftbewußt entgegenwarf. Großartig ließ er in seinem Riesenkampfe Flotte und Wirtschaft zusammenarbeiten. Er hegte die lebhafteste Empfindung für den Wert der Seemacht. Trotz des Unglücks von Trafalgar stellte er den Neubau von Kriegsschiffen so wenig ein, daß Frankreich bei seinem Sturze wieder 68 Linienschiffe besaß und in den Nebenländern sich über 30 fertig oder in Arbeit befanden. Noch im Februar 1813, als sein Thron schon wankte, wollte er keinen Rückschritt in der Marine dulden. Aber der Anforderungen, die ihn belasteten, waren zu viele, und so genügte der Aufwand für die kostspielige Meereswaffe nicht, um ernstlich gegen Britannien aufkommen zu können, welches alle Mittel gegen ihn zusammenfaßte. Neben seiner Insellage barg gerade das einheitliche Ziel Britanniens stärkste und schließlich siegreiche Kraft.

Auch der wirtschaftliche Kampf wurde vom Kaiser nicht mit der sachlichen Klarheit durchgeführt, welche erforderlich gewesen wäre. Tatsächlich handelte es sich um eine Befreiung des Welthandels und der Weltindustrie. Aber diese gesunde Grundlage kam den Völkern durch die Unnatur und die einseitige Bevorzugung Frankreichs nicht zum Bewußtsein. Man sah in dem Korsen nicht den Verfechter für die Erlösung aus britischen Fesseln, sondern den Ausüber eines namenlosen Druckes, weshalb die Stimmung sich nach der feindlichen Seite neigte, die sich klug als Befreier zu kennzeichnen verstand. Siegte England, dann setzte es seinen überlieferten Welthandel

fort, gewann Frankreich, so bedeutete dies ein ertötendes Monopol. Wirtschaftlich stand man sich demnach besser bei England.

Hinzu kam, daß der Kaiser selber nicht folgerichtig verfuhr und seine eigenen Maßnahmen lähmte. Immerhin lastete die Sperre derartig schwer auf dem trotzigen Inselstaate, daß er wohl zusammengebrochen wäre, wenn Napoleon die Gewaltmaßnahmen nur noch einige Zeit vollwertig durchgeführt hätte. Aber da versagte seine Macht.

Der Titan starb auf englischem Boden und wurde in englischer Erde begraben. Er erlag vollständig seinem Todfeinde, und die Welt trägt die Folgen bis auf den heutigen Tag.

6. Die britische Weltmacht des 19. Jahrhunderts.

Durch seine Siege, seine bedeutenden Landerwerbungen und seine gebietende Flotte hatte England eine unbestreitbare Weltmachtstellung gewonnen. Doch auch die Kosten des jahrzehntelangen Krieges waren gewaltig gewesen; man fühlte sich finanziell ermattet und verminderte die Flotte 1817 bis auf 13 dienstuende Linienschiffe und 89 Kreuzer, weil man keinen Gegner auf den Meeren besaß. Mehr als 120 000 Mannschaften und Offiziere wurden entlassen oder auf Halbsold gesetzt; in allen Dienstgraden trat Überalterung ein. Diese Abspannung lähmte die Weiterentwicklung, obwohl gerade jetzt eine Technik empor kam, die das gesamte Seekriegswesen umgestaltete durch Verwendung der Dampfkraft. Nur schwer und langsam ging England auf Neuerungen ein. Der erste britische Kriegsdampfer war ein kleiner Schlepper, der nicht vor 1822 in Tätigkeit trat. Ähnlich verspätet entschloß man sich zur Einführung der Schiffsschraube des Eisenschiffbaues, der Hinterlader, der Panzerung, der Bombenkanonen und Granaten. Als das Segel bereits vom Dampf überholt zu werden begann, im Jahre 1832, erlangte England die Führung im Bau von Segelkriegsschiffen, ohne dabei besonders glücklich zu sein, denn es stellte bald Fahrzeuge von 3100 t mit 110 Kanonen her, also solche von ungewöhnlicher Größe, verfiel damit aber dem Fehler, den früher die Spanier begangen hatten, und mußte sie ihrer Schwerfälligkeit wegen wieder aufgeben. Erfolgreicher war dasselbe Jahr durch eine sachgemäße Ausbildung der Geschützoffiziere und Umgestaltung der veralteten obersten Marinebehörden und veralteten Marineverwaltung, welche Mißbräuche abstellte, den Geschäftsgang vereinfachte und beschleunigte und sowohl Ordnung wie Ersparnisse erzielte. Damals, 1832, erhielt Sir James Graham das Amt eines Ersten Lords, der im Sinne von Jervis arbeitete. Er richtete fünf große Abteilungen ein für Schiffsbau und Ausrüstung,

Verpflegung und Transportwesen, Vorräte, Gesundheitspflege und Rechnungswesen, alle räumlich dicht beieinander in London. Die Admiralität, bzw. der Admiralitätsausschuß, zählte außer dem Ersten noch fünf Lords, die je eine der Abteilungen beaufsichtigten. Die wichtigen Geschäfte wurden von den sechs Lords in täglichen Sitzungen erledigt. Die Zahl der Beamten ließ sich bedeutend vermindern. Der Erste Lord ist tatsächlich Marineminister und dem Könige, dem Parlamente und seinen Kollegen allein verantwortlich für Herstellung, Unterhaltung und Kriegsbereitschaft der Flotte. Der Erste oder ältere Seelord pflegt ein Vizeadmiral zu sein, welcher sich wesentlich als Oberbefehlshaber der Marine betätigt.

Da es während des ganzen 19. Jahrhunderts zu keinem Seekriege kam, so vermochte sich die britische Flotte nur an ihren vielen, eigentlich nie abreißenden Kolonialunternehmungen, bei Unterdrückung von Seeraub und Sklavenhandel, bei Züchtigung wilder Völker oder Ertrotzung von Handelsvorteilen oder Landabtretungen u. dgl. zu beteiligen. Sie zeigte dabei ihre Flagge auf allen Meeren bis Singapore, Hongkong, Aden, Neuseeland und den Falklandinseln. Eine stärkere Verwendung brachte 1882 die Beschießung von Alexandrien, wo britische Panzer mit der Übermacht ihrer großen gezogenen Kanonen die ägyptischen Forts zum Schweigen brachten. Wichtig erwies sich die Tätigkeit der Marine im Burenkriege 1898—1901, wo sie mehr als eine Viertelmillion Krieger nebst Massenbedarf an Munition, Streit- und Lebensmitteln den weiten Weg von 7000 Seemeilen beförderte und wiederholt Landungen mit Maschinengewehren und Mittelartillerie bewerkstelligte. Als es zur zwischenstaatlichen Veranstaltung gegen die chinesischen Boxer kam, befanden sich die britischen Schiffe in der Mehrzahl und nahmen teil an der Beschießung und Erstürmung der Takuforts.

Ein anderer, vielfach rühmlicher Zug der Flottenbetätigung diente der Schiffahrt, der Meeres- und Erdkunde. Angehörige der Marine machten weite Entdeckungsreisen, verbunden mit wissenschaftlichen Forschungen und ausgedehnten Vermessungen. Letztere wurden planmäßig und dauernd betrieben, weshalb man der englischen Marine weitaus die meisten Seekarten und Segelanweisungen verdankt.

Seit dem Jahre 1818 begann mit Roß und Parry ein neuer Abschnitt von Fahrten in das Nördliche Eismeer Amerikas, 1850 konnte Mac Clure das Vorhandensein einer nordwestlichen Durchfahrt feststellen.

Trotz alledem blieben die Engländer in der Fortentwicklung des Seekriegswesens ziemlich untätig, bis sie das Neuerstarken der französischen Marine aufrüttelte. 1838 geriet man vor dem Aufschwunge des Nachbarn in „Schrecken", der sich seitdem wiederholte und zu ruckweiser Bewilligung großer Geldmittel führte, doch so, daß die alte Sorglosigkeit sich stets erneute.

Man konnte sie sich ja leisten. Der Krimkrieg fand Englands Seestreitkräfte völlig ungenügend, namentlich erwiesen sich ihre Segelschiffe von den Dampfern überholt und ihre Befehlshaber überaltert.

Den Russen gelang es, die türkische Flotte bei Sinope zu vernichten; sie hatten aber nicht genug Schneid, die überfüllten und schlecht gesicherten englisch-französischen Lastfahrzeuge anzugreifen; ja sie versenkten kopflos ihre eigenen Linienschiffe als Sperre im Hafen von Sebastopol. So konnte die britische Flotte als Rückhalt und zur Unterstützung der Belagerung dienen. Sie landete 4400 Mann und 150 schwere Geschütze, welche sich namentlich bei Inkerman auszeichneten. Eine Beschießung der Seebefestigungen im Oktober 1854 blieb erfolglos. Dagegen gelang ein Vorstoß ins Asowsche Meer, wo gewaltige Vorräte zerstört wurden.

Noch weniger leisteten die Engländer in der Ostsee, trotz ihrer 19 Linienschiffe. Sie beschossen und zerstörten zwar Bomarsund und Sweaborg, wagten aber nicht, das starke Kronstadt aufzusuchen. Der Friede von Paris 1856 setzte fest: Die Neutralität des Schwarzen Meeres, die Freiheit der Donauschiffahrt und die Schließung des Bosporus für fremde Kriegsfahrzeuge. Außerdem stimmte die britische Regierung einer Erklärung bei, die sich zu ihren bisherigen Anschauungen in Widerspruch befand, nämlich: dem Verlangen nach Abschaffung der Kaperei, Deckung des feindlichen Gutes durch die neutrale Flagge und Gültigkeit nur einer wirklichen Blockade.

Die Franzosen hatten ihre Nachbarn entschieden hinter sich gelassen. Ihre Kriegsdampfer übertrafen die britischen an Zahl und Leistungsfähigkeit, sie besaßen stärkere schwimmende Batterien, ein besseres Transportwesen usw. Der Krieg bewies vollauf, daß die Zeit von Holz und Segel vorbei sei und vor Eisen, Dampf und Panzerung zurücktreten müßte. Anders natürlich im fernen Osten, wo die britischen Streitkräfte sich in Indien, China und Japan hervortun konnten. Die Durchfahrt der Straße von Schimonoseki erzwang ein verbündetes Geschwader und nötigte damit Japan, aus seiner bisherigen Abgeschlossenheit herauszutreten.

Sonst dämmerte man in England weiter, voll des Hochgefühls, die See zu beherrschen. Da zitterte 1859 und 1860 ein neuer Schrecken. Frankreich hatte ein gepanzertes Rammschiff gebaut und eine Anzahl Schwesterfahrzeuge auf Kiel gelegt. Rasch raffte England sich auf und begann die Herstellung einer Panzerflotte, deren Entwicklung heute noch nicht abgeschlossen ist. Dank seiner leistungsfähigen Industrie besaß es 1867 schon 29 Panzer gegenüber 17 französischen. Doch gelang es nicht, eine einheitliche Schiffsart zu erreichen, und zäh hielt man fest an der hohen Takelage, bis das Kentern eines Schlachtschiffes 1870 einen anderen Weg wies. Noch weniger vermochte man sich von den kurzen gezogenen Vorderladern kleinen Kalibers zu trennen

oder den Wert großer Fahrtgeschwindigkeit zu würdigen, so daß in den achtziger Jahren noch Kreuzer von nur 11—13 Seemeilen entstanden. Wichtig wurde die Einführung des Torpedos Ende der siebziger Jahre.

Auch über die grundlegenden taktischen und strategischen Fragen und die Art der Gefechtsführung strebten die Meinungen auseinander. Die Selbständigkeit der Geschwaderchefs war groß und bewirkte, daß jeder seine besondere Auffassung zur Anwendung brachte.

Anfang der sechziger Jahre schien der Typ des Hochseeschlachtschiffes zu einer Art Abschluß gelangt zu sein. Das Geschütz war wieder als wichtigstes Kampfmittel erkannt, und zwar die schwere, mittlere und leichte Kanone. Die Möglichkeit des Rammens stellte man nun der Wirkung des Torpedos nach. Da die Artillerie ihre Hauptstärke nach der Breitseite entfaltete, gestaltete sich das Panzerschiff wieder zum Linienschiff. Seine höchste Steigerung erreichte die Baukunst im Dreadnought, bei dem die Ramme ganz zurück, hingegen der vervollkommnete Torpedo stark in den Vordergrund trat. Die Artillerie blieb als Hauptwaffe bestehen, doch so, daß man das Fernfeuer durch schwerste Kaliber noch steigerte. Dies führte dann zur Verwendung von vier und sechs Türmen mit acht bis zwölf Geschützen und zu steter Vergrößerung des Schiffes. Dabei suchte man den Aufbau immer mehr zu verringern und den Schiffsrumpf, namentlich bei den Schlachtkreuzern, möglichst tief zu legen, um die Trefffläche zu vermindern. Der Angriffskraft entsprechend wuchs die Abwehr durch starke Panzerung, in der der Kruppsche Nickelstahl die größte Leistung aufweist. Als drittes Haupterfordernis galt die Schnelligkeit, welche man durch gewaltige Maschinen und Turbinen erweiterte.

Der Feldzug 1870—1871, der in der ganzen Kriegführung stark nachwirkte, führte auch in der englischen Flotte einen grundlegenden Umschwung herbei. Sie begann 1885 mit den jeden Sommer wiederholten großen Manövern, errichtete 1882 eine Abteilung für das Nachrichtenwesen und 1884 eine andere für den Admiralstabsdienst. Man traf Vorbereitungen für schnelle Mobilmachung und regte sich lebhaft in allen Dienstzweigen.

Dann benutzte die konservative Regierung 1889 einen neuen Schrecken, um einen wohlüberlegten, gewaltigen Flottenbauplan durchzusetzen. Es handelte sich hierbei um 70 Schiffe, darunter 10 Schlachtschiffe, in $4^1/_2$ Jahren mit einem Kostenaufwande von 438 Millionen Mark. Das Eis war gebrochen und eine neue Auffassung von Massengeldbewilligung erreicht. Der Marineetat vermehrte sich rasch und ermöglichte eine zielbewußte und reißend schnelle Vergrößerung der Flotte. Als Gegenstück zu dem Gesetze von 1889 darf ein Verteidigungsgesetz von 1888 gelten, das 53 Millionen aussetzte für die Befestigung und Ausstattung von heimischen Kriegshäfen und fernen Kohlenstationen zur Sicherung der Seegewalt.

Durch solche Anstrengungen schuf England sich wieder eine moderne und einheitliche Schlachtflotte, jeder anderen weit überlegen. Hierbei verfolgte es den Zweimächtebestand, der dahin geht, der Vereinigung zweier anderer Seemächte, wenigstens in Europa, überlegen zu sein. Ihn erforderte die Beherrschung des Meeres und der Schutz der Zufuhr und Küste. Im 18. Jahrhunderte bis auf Napoleons Zeit mußte man den beiden bourbonischen Königreichen Spanien und Frankreich gewachsen sein. Spanien schied aus, dafür entwickelten Deutschland, die Vereinigten Staaten und Japan ihre Marinen. Diese Tatsachen, verbunden mit der Einführung des neuen Schlachtschiffes, des Torpedos, und, wie sich zeigen sollte, der Unterseeboote und Luftschiffe, verschoben die Verhältnisse zuungunsten Englands.

Das britische Reich hat sich um die Ausgestaltung des Welthandels große Verdienste durch Handhabung der Seepolizei erworben, die es freiwillig auf sich nahm und ausübte, allerdings nicht aus Uneigennützigkeit, sondern ganz in eigenem Sinne, zu eigenem Nutz und Frommen. Es bewirkte dadurch, daß seine Vormachtstellung den Völkern als natürlicher, gegebener Zustand erschien, an den sie sich gewöhnten, wie an das Schicksal. Klug wußte Britannien ihn im alltäglichen Verkehrsleben wenig drückend zu machen, um freilich desto gewalttätiger zu verfahren, wenn sein Vorteil oder besondere Umstände es erheischten. Dabei verbreitete es geschickt die Ansicht, daß England der Hort von Frieden, Fortschritt und Freiheit, der eigentliche Träger der europäischen Errungenschaften sei. Soweit seine Flagge wehte, soweit sollten die Menschen glauben, mit einer höheren Gesittung beglückt zu sein, sollten sie britische Herrschaft und Hochkultur als gleich erachten. Solche Auffassung hatte der Gedanke der Unüberwindlichkeit zu verstärken, der der Furcht, welcher das Wagnis selbständiger Regungen niederhielt. So erschien England der Welt als eine Gottheit: in der einen Hand ein Füllhorn des Friedens, des Völkerglückes, der Kultur und Frömmigkeit, in der anderen das Schwert, auf den Lippen das strenge Gebot des Herrn, und wehe dem, der sich nicht freiwillig fügte.

Die Umstände bewirkten, daß Deutschland seine eigenen Wege zu wandeln begann, nicht etwa durch eine kühne, selbständige Politik, sondern fast wider Willen durch die Macht der Verhältnisse, durch die gewaltige Entwicklung seines Wirtschaftswesens, das einer ausreichenden Flotte zum Schutze bedurfte. Diese Tatsache machte es in Englands Augen zu einem Nebenbuhler, den das stolze Staatswesen nicht dulden wollte. Der Wettbewerb führte zu einem Wettrüsten, zu einer feindlichen Einkreisungspolitik und schließlich zum Kriege.

II. Deutschlands Entwicklung zur See.

Erwach', mein Volk, mit neuen Sinnen!
Blick' in des Schicksals goldnes Buch,
Lies aus den Sternen dir den Spruch:
Du sollst die Welt gewinnen!

Georg Herwegh.

Wie das deutsche Volk hat auch das deutsche Seekriegswesen eine wechselvolle, schwere, vielfach unglückliche Vergangenheit gehabt. Es litt von vornherein unter dem Mangel eines wirklichen Einheitsstaates und durch den Drang seiner Könige nach dem lockenden Süden, nach dem „goldenen Rom", wo die Kaiserkrone winkte. Da nun aber die Meere in entgegengesetzter Richtung Deutschlands Nordküste bespülen, so entschwanden diese Gegenden den Augen der Herrscher immer mehr, bis sie ihnen nur noch in nebelhafter Ferne dämmerten. Die örtlichen Gewalten mußten sehen, wie sie sich selber halfen: erst die Städte, dann die Landesfürsten. So war die deutsche Seegeltung zu einer ungemein langsamen Entwicklung verurteilt. Sie blieb gegen diejenige weit kleinerer Staaten, wie Portugal, Holland, der Republiken Venedig und Genua, in erschreckender Weise zurück, geschweige denn gar gegen die Spaniens, Frankreichs und Englands, sie vermochte auch nicht im entferntesten den Wirtschafts- und Handelsbedürfnissen der eigenen Bürger zu entsprechen.

Zu Beginn der Neuzeit, im wichtigen Zeitalter der Entdeckungen, war Deutschland als Macht vom Meere verschwunden. Infolgedessen verteilten andere Staaten die Welt unter sich, und das reichbegabte, leistungsfähige Volk der Mitte ging leer aus zu seinem größten, dauernden Schaden. Was es damals verlor, hat es nie wieder einbringen können.

---

1. Frühzeit und Hanse.

Das bedeutendste Flottenvolk der germanischen Frühzeit waren die Vandalen, welche sich in Nordafrika niedergelassen hatten und sich auf das damals herrenlose Meer warfen. Ihr König nahm die Bezeichnung „Land- und Seekönig" an und machte sich zum Schrecken von Rom und Konstantinopel. Doch das vandalische Reich hatte, wie alle Völkerwanderungsstaaten,

nur eine kurze Blüte. Erst den Franken gelang es, dauernde Bodenständigkeit zu gewinnen.

Hier erwies sich die Waltung Karls des Großen besonders wichtig. Er fühlte sich als Nachfolger der alten Imperatoren und betrachtete damit auch deren Pflichten auf sich übergegangen, zu denen die Seeherrschaft gehörte. Namentlich seit 800, seitdem er die römische Kaiserkrone trug, widmete er sich eingehend dem Flottenwesen, um seine Hauptseegegner, die Mauren im Mittel- und die Normannen im Nordmeere, zu bekämpfen. Wiederholt fochten Kaiser Karls Schiffe auf offener See; er richtete Küstenwachen ein und überzeugte sich persönlich vom Zustande der Gestade des weiten Reiches.

Aber mit seinem Tode änderte sich dies. Unter schwachen Nachfolgern verfiel das Staatswesen und mit ihm die Seemacht. Normannen und Mauren brandschatzten die wehrlosen Ufer und befuhren selbst die Flüsse. Die fränkischen Könige suchten sich durch Geld und Lieferungen einigermaßen Ruhe zu verschaffen, vermochten aber nicht zu verhindern, daß Mauren und Byzantiner weite Strecken Italiens beherrschten, daß sich die Normannen mehrfach einnisteten, um schließlich das Herzogtum der Normandie am Kanal und später ein glänzendes Reich auf Sizilien und in Süditalien zu begründen.

Seit der Loslösung des Ostfrankenreichs vom Gesamtstaate und dem Beginn der eigentlich deutschen Geschichte dauerten die unerfreulichen Zustände fort. Im Drange nach dem lockenden Süden vernachlässigten selbst die Könige aus sächsischem Hause den Norden. Ein gelegentlicher Vorstoß Ottos I. bis an die Küste von Jütland brachte keinen Dauererfolg. Die fränkischen Salier und schwäbischen Hohenstaufen gedachten noch weniger, sich auf den Nordmeeren stark zu machen. Der stolze Heinrich III. wußte sich nicht besser zu helfen, als die aufständischen Lothringer durch Dänen und Angelsachsen zu bekriegen.

Als die Kreuzzüge einsetzten und dem gebundenen Seeverkehre neue Bahnen wiesen, besaßen die deutschen Kaiser keine Seegewalt. Noch Friedrich I. machte seinen Zug gegen die Mohammedaner zu Lande. Erst als die Hohenstaufen die normannischen Gebiete Süditaliens mit Sizilien erwarben und das Bedürfnis sich gewaltsam geltend machte, trat auch der Flottengedanke hervor, freilich nicht in eigentlich deutscher Gestalt. Heinrich VI. spann weltumfassende Pläne, welche schließlich in einer Erneuerung der alten Imperatorenherrlichkeit gipfelten mit Angliederung des oströmischen Reiches. Eine Vorbedingung dafür bildete die Niederzwingung des Feindes der Christenheit. Sie sollte 1196 durch einen Kreuzzug unter eigner und einheitlicher Leitung des Kaisers erzielt werden. Als Rückhalt des Unternehmens dienten die günstig gelegenen Häfen Süditaliens und Siziliens. Schon im März 1197 steuerten 30 Schiffe mit Kreuzfahrern nach dieser Insel.

Im August lief die deutsche Flotte, 44 Segel stark, freudig und festlich vom Kaiser empfangen, in den Hafen von Messina ein. Von verschiedenen Plätzen stach man südwärts in See, am 22. September landete ein Heer in Akkon. Augenscheinlich entstanden im Gedankenkreise des Kaisers weitreichende Flottenpläne, zunächst in Verbindung mit Venedig und Genua. Sein Bruder hatte die griechische Kaisertochter Irene geheiratet. Da plötzlich erlag der Gewaltige am 28. September dem Fieber, und mit ihm brach das Gebäude seiner Entwürfe zusammen.

Sein Sohn Friedrich II. war minderjährig, was das wetteifernde Papsttum benutzte, um sich zur Weltmacht emporzuschwingen. Als der Staufer dann erwuchs, großplanend wie sein Vater, sah er sich ununterbrochen durch Widerstände, namentlich solche der Nachfolger Petri und der guelfischen Städte, gehemmt. 1227 wollte auch er einen Kreuzzug unternehmen und sammelte deshalb in den süditalienischen Häfen, zumal in Brindisi, zahlreiche Schiffe, als ihn der Bann der Kirche traf. Im nächsten Jahre geschah dennoch das Unternehmen. Erst gingen die Mannschaften ab, dann folgte der Kaiser am 28. Juni von Brindisi mit 40 Galeeren, die der Admiral des Königreichs, Graf Heinrich von Malta, befehligte. Aber die steten Wirren verhinderten nachhaltige Ergebnisse. Immerhin wurde das Seewesen so wenig aufgegeben, daß noch 1241 Friedrichs Sohn, König Enzio, einen Sieg bei Elba über die genuesischen Galeeren erfocht. Aber, wie schon gesagt, obwohl Schiffe im Dienst des deutschen Kaisers standen und großenteils von Deutschen geführt und bemannt waren, so handelte es sich doch um keine deutsche Flotte.

Inzwischen hatte der Verkehr in den nördlichen Meeren sich auf örtliche Handelsfahrten beschränkt. Um das Jahr 1000 kamen deutsche Kaufleute nach London. Im 12. Jahrhundert erwarben die Kölner dort ihre eigene Gildehalle. Sie hatten das Recht, eine Genossenschaft, eine Hanse zu bilden, was 1266 ebenfalls den Hamburgern und 1267 den Lübeckern zuteil wurde. Alle Deutschen fanden sich zusammen in der deutschen Gildehalle. Auch der Verkehr nach den skandinavischen Reichen setzte ein, namentlich von Lübeck, Hamburg und Bremen aus. Zunächst führte er nach Dänemark und Schweden, dann auch nach Norwegen. Hier berichtet die Sverrirs Saga sehr bezeichnend von ihrem ersten Auftreten. Demzufolge brachten deutsche Kauffahrer derartig viel Wein nach dem Vaag, daß dieses sonst seltene Getränk so billig wie Bier wurde und dadurch zu Völlerei führte, die in Schlägereien und Blutvergießen ausartete. König Sverrir berief deshalb eine Versammlung, auf der er eine Rede hielt, worin er den englischen Männern dankte, welche Nahrungsmittel und Tuche brächten, sich aber den deutschen wenig verbunden erklärte, die in Fülle mit großen Schiffen kämen, Butter und

Fische wegführten und Wein feilhielten, der nur allzusehr gesucht sei. Da solch ein Treiben zum Nachteile des Reiches gedeihe, gebiete er ihnen, sich schleunigst auf und davon zu machen, wofern sie Leben und Güter behalten wollten.

Bei der Unsicherheit und Verworrenheit der Zustände, dem Versagen der Reichsgewalt, begannen die Städte und örtlichen Machthaber ihre Geschicke in die eigene Hand zu nehmen. Verschiedene Strömungen flossen im gemeinsamen Bedürfnisse zusammen, und zwar draußen und daheim. In der Fremde bildeten sich Kaufmannsvereinigungen zu gegenseitigem Schutz und Nutzen, welche dann die Mutterstädte beeinflußten und zu Bündnissen führten. Auf Gotland erwuchs Wisby als großer Stapelplatz des baltischen Verkehrs, der von dort namentlich nach Nowgorod ging. Bald fanden sich in diesem Gemeinwesen mehr als 30 deutsche Städte vertreten von Utrecht und Köln bis Reval.

Daheim strebte das günstig gelegene Lübeck kräftig empor, es erlangte eine führende Rolle und stellte sich an die Spitze eines zunächst losen Städtebündnisses mit der Zauberformel: Freiheit und Vorteil des gemeinsamen Kaufmannes. Klug und geschickt verstand der Vormachtsort, bei Fürsten des Auslandes Begünstigungen und Sonderrechte zu erlangen, die er nicht engherzig für sich behielt, sondern auch seinen Handelsgenossen zuwandte. Auf diese Weise wurde die einzige freie Reichsstadt der Gegend gewissermaßen zum Ersatze der Reichsgewalt, wurde sie Vertreterin des deutschen Kaufmannes. Ein großes deutsch-wendisches Landfriedensbündnis kam zustande, dem 1284 die Seemächte von der Oder bis zum Skager Horn und vom Skager Horn bis zum Strande der Elbe, selbst der König von Dänemark angehörten.

Bereits 1282 finden sich in englischen Urkunden die Kaufleute der „Hansa der Deutschen" genannt. Zwar blieb noch alles unsicher. Der Bund der Seestädte vermochte sich nicht auf der Höhe zu behaupten, bis er sich um die Mitte des 14. Jahrhunderts aus seiner Zerfahrenheit wieder erhob, sich nunmehr unter der einigenden Bezeichnung der „deutschen Hanse" daheim und im Auslande Ansehen verschaffend. Es erfolgten regelmäßige Versammlungen, auf denen Beschlüsse, Einrichtungen und ständige Vertretungen festgesetzt wurden für Wahrung des Nutzens der dem Bunde angehörigen Glieder zu Wasser und zu Lande. Kaufmannsniederlassungen in fremden Ländern entstanden oder vorhandene wurden gesichert; man erwarb Vor- und Ausschließungsrechte und verteidigte sie mit den Waffen. Allgemach wuchs die Vereinigung ins Große, um ihren Abschluß gegen das übrige Deutschland in dem Lübecker Rezeß (Erlasse) von 1366 zu erhalten, wonach niemand sich der Privilegien und Vorrechte der Deutschen im Seehandel erfreuen durfte, welcher nicht Bürger eines Ortes der deutschen Hanse war. Schließlich umfaßte die Vereinigung mehr als 50 größere und kleinere

Städte Norddeutſchlands, von Burgund bis Reval. Sie hatten eigene Stapelplätze (Kontore) in Nowgorod, Wisby, Bergen, Brügge, London und Liſſabon und fuhren ſelbſt nach Island.

Natürlich ging ein ſo mächtiger Aufſchwung zu eignem Nutz und Frommen in den wilden Zeiten der Willkür und des Seeraubes nicht immer friedlich vonſtatten. Namentlich Norwegen, das frühere Vickingerland, machte den Kaufleuten viel zu ſchaffen, trieb ſie aber gerade dadurch zu immer feſterer Vereinigung. Bereits um 1280 entſtanden größere Zerwürfniſſe zwiſchen Norwegern und Deutſchen, die ſich dann wiederholt erneuerten und in offene Kämpfe ausarteten. Als ſchlimmerer Gegner erwies ſich Dänemark. 1361 eroberte König Waldemar IV. die reiche Handelsſtadt Wisby auf Gotland. Deswegen kam es zum Kriege mit der Hanſe unter Lübecks Führung. Aber der Erfolg blieb wechſelnd, bis die Oſt- und Nordſeeſtädte ſich mit zahlreichen Binnenorten verbanden. Nunmehr war die Hanſe überlegen, erfocht mehrere Siege, bezwang 1368 ſogar Kopenhagen und nötigte den König zum Frieden von Stralſund (1370), der den Deutſchen Schadenerſatz und Erweiterung ihrer Handelsvorrechte brachte. Die Hanſe ſetzte durch, daß der deutſche Herzog Albrecht III. von Mecklenburg die ſchwediſche Krone erhielt, und Dänemark mußte ſich verpflichten, die Zuſtimmung der Sieger bei der Thronfolge einzuholen. Von nun an behauptete die Städtevereinigung ſich längere Zeit als Vormacht des Baltiſchen Meeres, eine Stellung, die ſie ſich freilich fortwährend durch Waffengewalt ſichern mußte, zumal gegen die maſſenhaft auftauchenden Seeräuber, welche allgemach in dem gebrochenen Wisby ihren Hauptrückhalt fanden. Da trat den Hanſen der Hochmeiſter des Deutſchordens, Konrad von Jungingen zur Seite, der 1398 Wisby beſetzte. Dennoch wurde man des Freibeuterweſens nicht völlig Herr. Es warf ſich auf die Nordſee, wo ſich namentlich Helgoland und Emden trefflich als Schlupfwinkel eigneten. Begünſtigt durch politiſche Wirren, beſtand es fort bis in die dreißiger Jahre des 15. Jahrhunderts, bis Emden von den Hamburgern (1431) bezwungen war. Schon vorher hatte man wieder Schwierigkeiten mit Dänemark gehabt, das einen Sundzoll errichtete. Auch ſie wurden 1435 ſiegreich überwunden. Nun machte ſich ein Gegenſatz zu den Holländern geltend, die als Handelswettbewerber durch die däniſchen Gewäſſer eindrangen. Doch die Hanſen ſchloſſen ſie von der Oſtfahrt aus. Nach kurzem Vergleich entſtanden neue Streitigkeiten, worauf die Holländer ihr Bündnis mit den Städten löſten und ſich Dänemark zuwandten. Die Niederlaſſung der Hanſen in dem damaligen Hauptverkehrsmittelpunkte, in Brügge, wurde nach Antwerpen verlegt, was viel zum Aufblühen dieſes Ortes beigetragen hat.

Auch die Beziehungen zu England verſchlechterten ſich. Bis ins 15. Jahrhundert hatten die britiſchen Könige die Deutſchen durch Verleihung weit-

gehender Gerechtsame begünstigt. Sie besaßen in London einen großen Stapelplatz, den Stahlhof, und beherrschten die Wollausfuhr fast völlig, während Danzig den Getreideüberfluß Rußlands und Ostdeutschlands einführte. Die Hansen verdankten ihre Stellung wesentlich den englischen Königen, die sich durch ihre vielen Kriege in steter Geldnot befanden. Weniger günstig war der britische Kaufmann den fremden Eindringlingen gesonnen. Das drängte zum Bruche. König Heinrich VI. von England setzte 1447 die hansischen Vorrechte auf Drängen des Parlamentes außer Kraft, englische Schiffe kaperten 1449 und 1458 mitten im Frieden hansische Salzflotten, und König Eduard IV. schritt 1468 gegen den Londoner Stahlhof ein.

Deswegen entstand ein Krieg zwischen England und der Seemacht des damaligen Deutschlands, welcher sechs Jahre, von 1468 bis 1474 gedauert hat und mit vollem Erfolge der Hansen endete. Es ist bis zum Jahre 1914 der einzige wechselseitige Seekrieg der beiden Länder geblieben und mag deshalb etwas eingehender behandelt werden. 1467 begingen englische Schiffe vertragswidrige Gewalttaten gegen Island. Daraufhin ließ der Dänenkönig sechs britische Schiffe im Sund wegnehmen, und zwar durch Austilgeschiffe Danziger Herkunft, die in seinem Solde standen. Dies stellten beteiligte Kreise in England so dar, als ob die Hansen schuldig seien. Die öffentliche Meinung wurde aufgestachelt, worauf die englische Regierung unter dem Schein des Rechts Hand an Leib und Gut auf der Insel befindlicher deutscher Kaufleute legte und den Londoner Stahlhof schloß. Man glaubte, auf diese bequeme Weise sich an einem unbeteiligten Dritten schadlos halten zu können.

Aber die Hansen nahmen die Dinge nicht schweigend hin, sondern griffen nach einem vergeblichen Vermittelungsversuche zu den Waffen. Es geschah in fester Gemeinsamkeit unter Lübecks Führung; nur Köln hielt sich abseits, eifersüchtig auf die Macht Lübecks und anderer Oststädte. Der Zeit entsprechend führte man wesentlich Kaperkrieg, teils durch Privat-, teils durch halb staatliche Schiffsunternehmen. Der Danziger Paul Beneke hatte 1468 die französische Flotte an der Maasmündung besiegt, hierbei 14 feindliche Schiffe versenkt oder genommen und nur 3 entkommen lassen. Bald nachher steckte er bei Zween 18 englische Fahrzeuge in Brand, eroberte das Admiralsschiff, nahm den Lord-Mayor von London und König Eduard IV. gefangen, dem er dann freilich den englischen Thron zurückgab. Dagegen verlor Lübeck 1472 vier Schiffe, davon drei an der flandrischen Küste, die schon damals in ihrer vollen Wichtigkeit gegenüber England hervortrat. Im ganzen erwiesen sich die Deutschen überlegen, um so mehr, als sie mit wirtschaftlichen Maßnahmen nachhalfen. So wurde die Ausfuhr nach England und die Einfuhr englischer Waren vom 11. November 1470 an verboten. Doch verfuhr man derartig kaufmännisch und rechtlich, daß Hamburg z. B. englische Tuche aus der

Vorterminzeit unter den Schutz seines Siegels nahm. Schließlich waren die Engländer mürbe. In Utrecht kam es 1474 zu Verhandlungen, bei denen der lübeckische Bürgermeister Heinrich Castor so geschickt und fest auftrat, daß er durchsetzte: Wiederherstellung der hansischen Privilegien in England, angemessener Ersatz für die Schädigung der Hansen von 1468 sowie Erwerb zu dauerndem Eigentum der hansischen Stahlhöfe in London und Boston und eines Hauses zu Lynn. Außerdem bewilligte England der Hanse das Recht, Mitglieder vom Genuß der Privilegien fernzuhalten, womit es um den britischen Handel des seit 1471 aus der Hanse gestoßenen Köln geschehen war. Erst 1476 wurde die Rheinstadt wieder zu Gnaden aufgenommen. Der englische Unterhändler Russell meinte schließlich, er wolle lieber mit allen Fürsten der Welt als mit hansischen Ratsboten verhandeln. Noch ein Jahrhundert lang verblieb der Londoner Stahlhof in dem freilich nicht unbestrittenen Besitze des deutschen Kaufmannes.

Als Seehelden traten besonders hervor: der Stralsunder Klaus von der Lippe, der lübische Jürgen Wullenweber und besonders der schon genannte Paul Beneke. Letzterer arbeitete sich aus kleinen Anfängen empor und brachte gemeinsam mit seinem Pflegevater die Führung der Hanse vorübergehend an Danzig, dadurch Blüte und Macht der Hanse verlängernd.

Im 15. Jahrhundert stand die Hanse auf der Höhe als Handels- und politische Großmacht des Nordens. Ihre Schiffe, die Koggen, waren plumpe, dickbauchige, Massenladung fassende und doch gut segelnde Fahrzeuge, bewaffnet und stark bemannt. Wurde es nötig, so zog man Flotten zusammen, welche ein Bürgermeister als Admiral befehligte, während Kaufherren die einzelnen Schiffe führten. Es war ein unternehmendes, kriegerisches Handelsvolk, welches damals die Wogen durchsteuerte, ebenso bereit zum Warenaustausch wie zur Gewalttat. Übermütig fuhren sie mit dem Besen am Top des Mastes einher, zum Zeichen, daß sie das Meer reinfegen wollten von Feinden und Räubern. Die Koggen galten als so see- und kriegstüchtig, daß sie nach der Gefechtsvorschrift für die englische Flotte das erste Treffen der Schlachtordnung bilden sollten, um den Hauptstoß des Feindes auszuhalten.

Die Koggen vergrößerten sich allmählich. Sie erhielten bisweilen vier oder fünf Masten und Raasegel über den unteren Segeln. Während des 15. und 16. Jahrhunderts beherrschten Danzig und Lübeck den nordischen Schiffsbau. Von 1514 an kaufte der britische König Heinrich VIII. lübische und Danziger Fahrzeuge für seine Flotte und ließ sie den eigenen Werkmeistern zum Vorbilde dienen.

Wie fast immer im Leben der Menschen und der Völker folgte der Höhe ein Niedergang. Die Hansa war ein durchaus mittelalterliches Gebilde, weder willens noch geneigt, sich mit der hereinbrechenden Neuzeit abzufinden.

Dieſe verlegte den Handel von den Küſtengewäſſern auf die Weltmeere, nach Indien und Amerika, ſchlug alſo Wege ein, ganz abweichend von denen, welche die Hanſe bisher befahren hatte. Daheim und auswärts erſtarkten Landeshoheiten und Nationalgewalten, während das Deutſche Reich völlig erlahmte und im Oſten wie im Weſten Gebiete verlor. Der deutſche Orden erlag den Polen, Nowgorod wurde endgültig ein Stück Zarenbeſitzes, die Holländer traten zur Hanſe in Gegenſatz, in England richteten die Tudors, in Schweden Guſtav Waſa die königliche Gewalt wieder auf, und Dänemark öffnete den Holländern den Sund, womit dieſe einen vielfach überlegenen Handelswettbewerb beginnen konnten. Vergebens machte Lübeck die äußerſten Anſtrengungen, wehrten ſich die Hanſen verzweifelt bis nach Spanien. Überall mußten ſie ſich den Nationalgewalten beugen, da dieſe beſaßen, was ihnen fehlte: eine ſtaatliche Macht. Die emporwachſenden Gegner ſchloſſen ſich zuſammen und beſiegten 1534 die Städte. 1564 führte das einſt gebietende Lübeck ſeinen letzten Seekrieg.

Dem äußeren Verfall um die Mitte des 16. Jahrhunderts entſprach der innere. Der Hanſe fehlte, wie wir ſahen, eine ſtändige Zentralgewalt; ſie war in letzter Linie doch nur eine Handelsverbindung, die als ſolche bloß gezwungen zu den Waffen griff. Da es ſich um eine Genoſſenſchaft handelte, ſo erwarb ſie keinen feſten Landbeſitz im Auslande, wie etwa Genua oder Venedig. Es fehlte nur zu oft an Geld und Willen für gemeinſame Zwecke, während Selbſtſucht und Sondervorteile der Einzelſtädte wucherten. Daheim herrſchten Rückſtändigkeit, Kleinlichkeit, Neid und Eiferſucht, die Kräfte verzehrten und zerrieben ſich gegenſeitig oder verfielen der Ausnutzung durch Landesherren.

Ganz anders vielfach das Ausland, welches gerade damals unter den neuen Bedingungen mächtig emporſtrebte. Als ſich Ende des 15. Jahrhunderts eine Handelsgeſellſchaft für Eigenhandel in England bildete, fand ſie ſich von der Öffentlichkeit und der Krone in ſteigendem Maße unterſtützt. So verloren die Hanſeaten ihre Vorrechte im Auslande, ihre Stapelplätze gingen ein oder wurden allgemach zu gewöhnlichen Speichern. Gegen Ende des 15. Jahrhunderts verfiel das Kontor in Nowgorod mit ſeinem Petershof, 1598 ließ Königin Eliſabeth den Stahlhof in London endgültig ſchließen, langſam ging Bergen zugrunde, und die Siedelung von Brügge wanderte zwiſchen 1407 und 1553 nach Antwerpen, wo die Hanſen ſich von Holländern und Engländern erdrückt ſahen. Als nun gar die großen Kolonialgeſellſchaften des Auslandes emporkamen, ſank die Hanſe zu völliger Bedeutungsloſigkeit herab, denn ſie blieb ohne Verſtändnis für den Weltverkehr, für die Erforderniſſe und die Kraft einer einigenden Zuſammenfaſſung des Großkapitals. Die Hanſe zerfiel in ihre Einzelbeſtandteile.

Wie sehr das Gefühl für Schiffahrt, wie die Wertschätzung der Seegeltung verlorengegangen war, erhellt am besten daraus, daß sich während des Niederganges der Hanse eine Anzahl oberdeutscher Reichsstädte erheben konnte, voran Augsburg und Nürnberg, welche namentlich von Venedig die kostbaren Gewürze zu Lande bezogen und es verstanden, Waren- und Geldumsatz zu verbinden. Die Fugger und Welser wurden Weltfirmen, wie sie die Hanse nie besessen hatte. Sie verfügten über Niederlagen in Frankreich und Spanien. Als Cabral 1501 erfolgreich von Indien zurückkam, begaben sich Vertreter der Welser- und Fuggergesellschaft nach Lissabon und errichteten dort Stapelplätze. Bereits 1505 beteiligten sich die Welser an einer Indienfahrt. Auch die Reise des ersten spanischen Vizekönigs 1505 begleiteten drei Schiffe der deutschen Kompanie. Immerhin blieb der eigentliche Erwerb auf den Zwischenhandel angewiesen.

Die Reichsgewalt nützte nicht, sondern schadete nur. Als Karl V. die Kronen von Spanien und Deutschland auf seinem Haupte vereinigte, erschloß und gewann er ausschließlich als König von Spanien die überseeischen Gebiete. Nun wurden die Fugger und Welser Pächter und Geldgeber des Kaiser-Königs. 1525 erwirkten die Welser verbunden mit den Ehingern ein Handelsprivilegium, begründeten eine Niederlassung in Sevilla und bald auch in San Domingo. Jetzt durchkreuzten Welsersche Schiffe das Weltmeer und steuerten bis zum La-Plata-Strome. Zugleich begannen sie zu kolonisieren, ja 1528 erhielten die Ehinger Venezuela bis zum Stillen Ozean als spanisches Lehen. Schon im folgenden Jahre ging Ambrosius Ehinger mit 300 Ansiedlern als erster Statthalter dorthin ab. Aber er vermochte der Schwierigkeiten nicht Herr zu werden, weshalb die Ehinger 1530 zurück- und die Welser an ihre Stelle traten. Umsonst! Auch sie kamen aus dem Zwiespalte zwischen Kaufhaus und Landesregierung nicht heraus. Die Firma wünschte möglichst rasch und viel Geld zu verdienen, mithin Raubbau, wogegen das Regierungsbestreben auf richtige Ansiedelung und planmäßige Arbeit wies. Da jene überwog, so begab man sich ins Innere, um womöglich ein Goldland zu finden. Hierbei gelangte man durch das Stromgebiet des Orinoko bis in das des Amazonas, die eisstarrenden Kordilleren wurden überstiegen und das reiche Hochland von Bogota gefunden. Dieser Erfolg führte aber zum Streit mit spanischen Eroberern, in dessen Verlauf die Welser gegen ihre Widersacher zurückgesetzt wurden und ihnen das Land der Hoffnung verlorenging. Auf einem anderen abenteuerlichen Zuge entdeckte der Generalkapitän Philipp von Hutten zwar das östliche Tiefland der Omaguas, aber nicht das erträumte Gold.

Inzwischen entwickelten sich die Dinge an der fieberschwangeren Küste von Venezuela ungünstig. Ein Spanier drängte sich 1545 mit gefälschter

Vollmacht als Gouverneur ein. Er überfiel Hutten und Bartolomäus Welser auf ihrer Heimkehr, nahm sie gefangen, ließ sie köpfen und versetzte damit dem deutschen Handelshause den letzten, vernichtenden Schlag. Der spanische Einfluß erlangte nun völlig die Oberhand. Vergebens suchten die Welser ihren früheren Besitz durch einen langwierigen Rechtsstreit zu behaupten. Der spanische Staat siegte und erklärte das Land 1556 als heimgefallenes Lehen der Krone.

Die Fugger, das zweite deutsche Weltbankhaus, wollten gegen die Welser nicht zurückstehen. Sie bemühten sich um Anteil an der Erschließung Chiles und der amerikanischen Südküste, doch zu ihrem Glücke erfolglos.

In Europa konnte die merkantilistische Politik der deutschen Nachbarreiche ungestraft Boden gewinnen, ja Ende des 16. Jahrhunderts der englische Kaufmann sich in Emden und Stade dauernd niederlassen. Vergebens erbaten die geängstigten Städte hiergegen die Hilfe von Kaiser und Reich. Seit 1611 nahm die sogenannte „Engelländische Gesellschaft" ihren Sitz in Hamburg, den sie 200 Jahre behauptet hat. Sie riß den Außenhandel an sich und wirkte wie ein Keil zur Zertrümmerung des Hansabundes.

Noch einmal schien sich eine verheißungsvolle Zukunft zu bieten. Als die Kapitalkraft Spaniens zu Ende ging, schlug es 1627 im Einvernehmen mit dem Kaiser auf dem Hansatage zu Lübeck die Gründung einer hanseatisch-spanischen Gesellschaft vor. Aber zu viele Gründe, namentlich religiöse, schienen entgegen zu stehen. Die Hansen wagten nicht, auf den Gedanken einzugehen und versäumten damit die letzte Möglichkeit, sich vielleicht wieder emporzuarbeiten.

An ihre Stelle hatten sich inzwischen die Niederlande gedrängt, die zwar zum deutschen Reiche gehörig, doch der spanischen Krone unmittelbar unterstanden. Als dann der Kampf zwischen Philipp II. und Holland einsetzte, tat das Reich nichts, um sein altes Gebiet zurückzugewinnen, im Gegenteil, das katholische deutsche Habsburg beförderte noch die Schritte des katholischen spanischen Verwandten. Immerhin zog der Krieg die Augen derartig auf sich, daß wiederholt Reichsflottengedanken entstanden, die aber nie über Pläne oder Beratungen hinauskamen. Und inzwischen erhoben sich die Holländer zu einer selbständigen Seemacht, als Eroberer ferner Gebiete. Philipp II., der zugleich König von Portugal war, schloß die niederländischen Schiffe vom Lissaboner Markt und damit von der Teilnahme am kolonialen Handel aus. Solange er seinen Willen mit seiner Flotte durchsetzen konnte, behielt er die Oberhand, als sich aber die Niederländer den Engländern anschlossen und 1588 die Armada erlag, eröffnete sich für die Sieger eine unermeßliche Weite, welche dem holländischen Handel, der bisher nach dem deutschen Reiche gewiesen hatte, die entgegengesetzte Richtung gab.

Auch während des Dreißigjährigen Krieges dämmerten allerlei Seebestrebungen zugunsten des Kaisers. Andererseits fürchtete König Gustav Adolf von Schweden, daß das deutsche Reichsoberhaupt Schiffe in Stralsund aufstellen könne, um Schweden zu unterwerfen. Der Vertreter solcher Pläne war Wallenstein, der Flottenpläne hegte zur Aufrechterhaltung der Kaisergewalt und zum Schutze des Reiches gegen ausländische Angriffe. Er wurde 1628 zum „ozeanischen und baltischen Meeres General" und zum „Generalkapitän der zu errichtenden Armada" ernannt und mit Mecklenburg belehnt. Als Herzog von Mecklenburg war er Reichsstand und Landesfürst, und damit besaß er eine Wirklichkeitsunterlage für seine Absichten. Wismar sollte Seekriegshafen und dort die Zahl von zwölf Schiffen erbaut werden. Der Friedländer entwickelte eine bedeutende Tätigkeit. Doch gelang es ihm weder, die Unterstützung der Hansestädte zu gewinnen, noch Stralsund zu bezwingen, was einen hervorragenden Flottenstützpunkt gegen Schweden abgegeben hätte. Die Schweden blockierten die Ostseeküste und eroberten 1632 Wismar. Damit waren Wallensteins Hoffnungen begraben, um so mehr, als der Kaiser schon 1629 mit dem Könige von Dänemark einen Frieden geschlossen hatte, in dem er die Flottenpläne aufgab, welche fast 60 Jahre lang die Kabinette beschäftigten. Vergebens hatte die kaiserliche Zentralgewalt versucht, sich in ihnen Geltung zu verschaffen. An ihrer Stelle und an der ihrer hanseatischen Untertanen übernahm Schweden die Herrschaft auf der Ostsee. Zugleich erweiterte England seinen Einfluß in der Nordsee, gestützt auf die Niederlassung zu Hamburg. Hierbei verfolgte es die ihm eigene hinterhaltige Politik: es wahrte Hamburgs politische Unabhängigkeit, ließ die Stadt aber nie aus Sorgen und Bedrängnissen hinausgelangen, damit sie nicht zu selbständig würde. Der Friede von Münster und Osnabrück überwies sämtliche deutsche Flußmündungen fremdländischen Besitzern, während Holland endgültig aus dem Reichsverbande schied. So ist der Dreißigjährige Krieg unserem Volke ungemein teuer zu stehen gekommen. Er bildete das Grab seiner Seegeltung.

Die Mündungen der Weser und Elbe gehörten nun durch die Herzogtümer Bremen und Verden den Schweden, und als diese Lande von 1715—1720 in den Besitz Hannovers gelangten, da saß der Kurfürst von Hannover auf dem britischen Throne, wodurch nicht Deutschland, sondern England sie gewann. Jenseits der Elbe in Holstein blieben die Dänen, welche überdies noch gern Hamburg besessen hätten. Das mecklenburgische Wismar mit Landgebiet behaupteten die Schweden bis 1803. Sie herrschten ebenfalls in Pommern und Vorpommern mit Rügen, und zwar bis 1720 und 1815. Die Weichsel war polnisch bis zur ersten Teilung des Landes, und Preu-

ßen, welches dem Reichsverbande nicht angehörte, wurde von Schweden und Polen als Lehnsgebiet beansprucht.

In dieser Zeit des Niederganges löste sich die Hanse 1669 endgültig auf. Hamburg, Bremen und Lübeck schlossen sich zu neuem Bunde zusammen und übernahmen den Besitz in Antwerpen und London. Noch immer lag ein bedeutender Zwischenhandel in ihren Händen. Doch Lübeck siechte dahin, die Reedereien der Städte an der Maas, der Schelde und am Rheine fanden sich durch das Aufblühen Hollands zurückgedrängt, nur Hamburg und Bremen behaupteten sich kraft ihrer günstigen Lage und ihrer Vorrechte, die sie noch immer in England besaßen.

Aber trotz aller Unbilden war der deutsche Tatendrang keineswegs ganz erloschen, namentlich seit der Friede wieder ruhigere Zustände schuf. Da träumte u. a. Graf Kasimir von Hanau von einer deutschen Ansiedlung in Guyana unter der Hoheit der holländisch-westindischen Kompanie. Er zeigte damit nur, wie wenig Verständnis er von einer gesunden Niederlassung hatte. Nichtsdestoweniger war die Gesinnung eine mannhafte, aus der der Gedanke hervorging: „Tapfere Teutsche machet, daß man in der Mapp neben Neu-Spanien, Neu-Frankreich, Neu-Engelland auch ins Künftige Neu-Teutschland finde."

2. Vom Hervortreten der Kurmark bis 1848.

Die Zeit vom Zusammenbruche des Hansabundes bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts kennzeichnet sich als eine solche des wirtschaftlichen und politischen Tiefstandes. Die Anlehnung an fremde Gründungen und die dürftigen Reste der Hanse vermochten ebensowenig eine Seemacht zu bilden, wie das zerbröckelnde Gefüge des Reiches. Eine Flotte konnte nur auf Landeshoheit beruhen. Das erkannte bereits Wallenstein für Mecklenburg. Schon vorher, 1577, hatte das Herzogtum Preußen bei der Belagerung Danzigs durch den Polenkönig zwei kleine Kriegsschiffe aufgestellt, die ersten preußischen. Dann versuchten die Erben des alten Ordensbesitzes, die Kurfürsten von Brandenburg, sich Geltung auf dem Meere zu verschaffen, ohne sie aber erreichen zu können. Erst der Große Kurfürst Friedrich Wilhelm gelangte zu einem Ergebnisse. Während seiner ganzen Regierungszeit hat er sich eifrig um die Schaffung einer Flotte bemüht.

Noch im Dreißigjährigen Kriege vermählte sich der Hohenzoller mit einer oranischen Prinzessin, was ihn auf längere Zeit nach dem Haag führte. Hier lernte er das gewaltige See- und Kolonialwesen des kleinen Staates kennen und faßte den Entschluß, den heimatlichen Landen ähnliche Errungen-

schaften zuzuwenden. Seine Ansicht zeigen die Worte: „Seefahrt und Handlung sind die fürnehmsten Säulen eines Estaates, wodurch die Untertanen beides, zu Wasser als auch die Manufakturen zu Lande, ihre Nahrung und Unterhalt erringen." Zunächst dachte er, sein Ziel nach holländischer Art durch Gründung einer deutsch-ostindischen Kompanie zu erreichen. Er trat deswegen in allerlei Verhandlungen; selbst der Gedanke eines deutschen Reichsadmirals tauchte wieder auf. Aber zu stande kam nichts, sondern es zeigte sich, daß nur die eigene Kraft etwas zu leisten vermöge. So berief er 1657 den Obersten Hille nach Königsberg zur Aufstellung eines kleinen Geschwaders in Pillau. Hille hatte den Seemannsberuf augenscheinlich im holländischen Dienst gelernt. Er brachte drei Schiffe im Pillauer Tief zusammen, mit denen er 1657 nach Kopenhagen segelte, zum ersten Male die kurbrandenburgische Flagge auf der Ostsee entfaltend. Schon im folgenden Jahre zählte die junge Flotte 6 Schiffe und 3 Kriegsschaluppen. Sie vermochte sich von 1658—1660 am schwedisch-polnischen Kriege zu beteiligen. Als dann aber der Friede von Oliva kam, schien der Nutzen der Flotte die Kosten nicht mehr zu decken, infolgedessen der geldarme Kurfürst sie wieder auf den ursprünglichen Bestand zurückversetzte.

Das eigentliche Ziel des Hohenzollern war die Ausdehnung des Handels, der sich aber das seemächtige Schweden um so mehr widersetzen konnte, als es ganz Pommern besaß, während Westpreußen mit Danzig zu Polen gehörte, so daß die Kurfürstlichen Lande nur in Ostpreußen das Meer berührten. Bei solcher Schwäche ließ sich bloß durch Kaperei etwas erreichen. Ein Holländer, Benjamin Raule, unternehmend, erfahren und abenteuerlustig, erbot sich 1674, unter brandenburgischer Flagge die Schweden auf dem Wasser zu bekriegen. Der Kurfürst willfahrte. Raule begann einen Kaperkrieg durch gemietete Streitkräfte, half bei der Eroberung von Stettin und Stralsund und steuerte 1680 auf Befehl des Kurfürsten mit 6 Fregatten in die Nordsee und ins Weltmeer. Voll Erstaunen erblickte man die bisher unbekannte weiße Flagge mit rotem Adler lustig im Winde flattern. Die Spanier hatten eine alte Schuld an Brandenburg nicht gezahlt; um sie einzubringen, nahm Raule unfern Ostende ein reich beladenes spanisches Schiff, das als erstes in den Dienst des kurbrandenburgischen Staates gelangte.

Die Eroberung Pommerns erweiterte das Küstengebiet und zugleich das Handelsbedürfnis. Mit den Seemächten wurden Verträge geschlossen, in Königsberg entstand eine Marinestation, in Berlin eine Admiralität, in Stettin ein Handelsrat. Im Jahre 1679 fuhr ein Kaufmann unter brandenburgischer Flagge nach der Westküste von Afrika. Hier kam 1681 ein Vertrag mit drei Guineahäuptlingen zustande. Raule erhielt die Genehmigung zur Gründung einer afrikanischen Handelsgesellschaft, an der sich der Kurfürst

beteiligte. Ein brandenburgischer Offizier hißte am 1. Januar 1683 auf afrikanischem Boden die heimische Flagge, nahm das Land in Besitz und gründete die befestigte Ansiedlung: Groß-Friedrichsburg. Damit besaß der kleine norddeutsche Staat einen festen Rückhalt für den Welthandel. Es galt, das Eingeleitete zu behaupten und auszudehnen. Trotz der Bedenken seiner Räte kaufte der Kurfürst 1684 zu seinem einen Kriegsschiffe noch weitere neun von Raule mit 176 Kanonen. Damit schuf er die erste wirkliche kurbrandenburgische Flotte. Der afrikanische Kolonialbesitz wurde erweitert; ein möglichst reger Handel begann. Aber die Reise bis zur Ostsee erwies sich zu weit; so schloß man einen Vertrag mit den friesischen Ständen, verlegte 1684 die afrikanische Gesellschaft nach Emden und erwarb dort ein Kaufhaus. Weithin schweiften die Pläne des Kurfürsten, er dachte an Errichtung einer ostindischen oder isländischen Kompanie, an Erwerbung des dänischen Besitzes in Westindien u. dgl. Aber wie früher Schweden sich dem Emporkommen einer deutschen Seemacht entgegengestemmt hatte, so hielten es jetzt die Holländer und zeitweise auch die Franzosen. Noch ehe Friedrich Wilhelm gegen sie durchgreifen konnte, sank er ins Grab, bis zuletzt mit Kolonialplänen beschäftigt.

Da erwies sich denn bald der Überseeverkehr als eine etwas gewaltsam emporgetriebene Gründung, die wesentlich nur auf der Person des Kurfürsten und des unverwüstlichen Raule beruhte. Der neue Herr besaß nicht die Willenskraft und das weitgespannte Zielbewußtsein seines Vaters. Der Staat war zu arm, zu klein und zu ungünstig gelegen, die unmittelbaren und festländischen Bedürfnisse zu groß. Nachdem der rührige Minister Danckelmann das brandenburgisch-preußische Seewesen noch einige Zeit hochgehalten hatte, gingen die Dinge rasch zu Ende. Die Handelsgesellschaften siechten dahin, die Leitung der Geschäfte geriet in holländische Hände. Schließlich erklärte König Friedrich I. die Aktien und Ansprüche der tatsächlich zusammengebrochenen afrikanischen Kompanie für erloschen und ihren Besitzstand heimgefallen. Der sparsame Friedrich Wilhelm I. sah „das afrikanische Kommerzienwesen als eine Schimäre an, das viel Tonnen Gold verschlungen" habe. Kein Wunder mithin, daß er seinen Kolonialbesitz 1719 an die holländisch-westindische Kompanie verkaufte. Hiermit wurde der preußische Handel zum Klein- und Küstenverkehr. In der Tat ließ sich ohne Flotte nichts machen, und eine solche besaß man nicht mehr. Die Holländer und Engländer verweigerten preußischen Seepässen die Anerkennung und erklärten sie sogar als „Eingriffe in ihre Seeherrschaft". Auch sonst arbeiteten diese Mächte, denen sich gelegentlich Frankreich, Spanien und Portugal anschlossen, eifrig jedem Aufkommen des deutschen Überseehandels entgegen, mochte er von Hamburg, von Ostende oder Triest ausgehen und die kaiserliche Unterstützung genießen.

Ein günstigerer Stern schien mit Friedrich dem Großen aufzugehen, der im Besitze von Vorpommern und Emden tatsächlich günstigere Verhältnisse fand als seine Vorgänger. Doch er sah sich daheim durch die Feindschaft Österreichs gelähmt und fürchtete, den gedeihenden friedlichen Handel Preußens durch kriegerische Maßnahmen zu schädigen. So blieb er wesentlich Festlandsfürst. Den Plan einer Kriegsflotte, den ihm der französische Seeheld La Bourdonnais für Emden entwarf, lehnte er ab als zu weit führend. Eine kleine Verteidigungsflottille in der Ostsee wurde 1759 von den Schweden vernichtet.

Andererseits suchte Friedrich dem friedlichen Handel ohne Seerüstungen aufzuhelfen, was sich freilich unmöglich erwies. Eine Asiatische, eine Bengalische, eine Ostindische Kompanie und andere Gründungsversuche scheiterten. Auf den Schlachtfeldern des Siebenjährigen Krieges focht der große König ebensosehr für England als für sich selber. Er deckte Hannover und erhielt doch nur mäßige Heeres- und Kriegsunterstützung. Ja, als der tatkräftige Pitt 1761 von der Leitung der Geschäfte zurücktrat, zeigte England sich kriegsmüde und geneigt genug, seinen Bundesgenossen im Stiche zu lassen. Freilich fingen sie da eine Depesche desselben ab, worin es hieß: „Die jetzigen englischen Minister gehören ins Tollhaus." Lieber wollte er auf die britische Hilfe verzichten, als sich entehrenden Bedingungen unterziehen. Kühn hielt er seine Fahne hoch und behauptete sie siegreich. Aber trotz alledem schloß England am 3. November 1762 den Vorfrieden von Fontainebleau, auf Grund dessen das Inselreich die Kriegführung in Westdeutschland einstellte und die Franzosen im Besitze der niederrheinisch-preußischen Plätze beließ. Wenige Monate später folgte der endgültige Frieden zu Paris, welcher Friedrich ausschloß. Vergebens hatte Pitt die Abmachungen bekämpft und das Verhalten des Ministeriums gegen den König von Preußen bezeichnet als „hinterlistig, trugvoll, gemein und verräterisch". Während der Hohenzoller schließlich durch eigene Kraft festhielt, was ihm bereits gehörte, erwarb und sicherte England sich die Seeherrschaft und den Besitz zweier Welten.

Damals umfaßte die Hanse nur noch die Städte Hamburg, Bremen und Lübeck; sie war zu einem Begriffe des Ehrwürdigen und zu politischer Ohnmacht hinabgesunken. Immerhin trieben ihre Bürger noch ausgedehnten Handel, besonders das günstig gelegene, rührige Hamburg, dem auf der einen Seite das Meer offen stand, während es auf der anderen das deutsche Hinterland durch die schiffbare Elbe versorgen konnte. Da es an sich aber zu wenig Seegeltung besaß, sandte es seine Schiffe in größeren Verbänden unter eigenem oder fremden Geleite. Ähnlich so machten es Bremen und Lübeck. Überdies kamen die Seeversicherungsanstalten auf, und vor allem suchte

man sich mehr und mehr durch zwischenstaatliche Abmachungen zu schützen. Hier stand wieder Hamburg im Vordergrunde, welches besonders von England und Holland geschädigt wurde. Seit 1711 erkannte Frankreich die Neutralität der Hansestadt an, und 1746 verfügte Kaiser Franz I.: „daß die Stadt Hamburg bei erfolgendem Reichskrieg die freie Schiffahrt allerorten auch in des Feindes Landen wirklich genießen und mit Inhibitorien und Advokatorien verschont bleiben sollte", ausgenommen bei Konterbande. Freilich außer Frankreich sah man sich in Kriegszeiten auf das Wohlwollen der jeweiligen Staaten angewiesen und fand sich allen Schutzes bar.

Unter solchen Umständen ist begreiflich, daß Friedrich der Große die Neutralitätsbestrebungen eifrig förderte, die 1780 zur „bewaffneten Neutralität" führten. Er verlangte „Anständigkeit" des Seeverkehrs und trat dem Bündnisse bei. In seinem ersten Handelsvertrage mit den Vereinigten Staaten 1785 nahm er äußerst weitgehende Freiheit in Anspruch für die Neutralen im Seekriege und für friedliche Untertanen der kriegführenden Mächte gegen alle drückenden Belästigungen. Der Begriff der Konterbande sollte auf Soldaten im aktiven Dienste eines Feindes beschränkt werden, und der Grundsatz gelten: „Frei Schiff — Frei Land." Für die Wegnahme preußischer Fahrzeuge forderte er Entschädigung, und als sie ausblieb, zahlte er die letzte Quote der schlesischen Anleihe nicht aus, die er an England zu leisten hatte, wodurch er in der Tat eine gewisse Schadloshaltung erzwang.

Die französische Revolution schien anfangs mit ihrer freiheitlichen Auffassung des Seewesens günstig zu wirken. Bald aber verwilderte sie und änderte demgemäß das Bild. Das Deutsche Reich verbot den Handel mit Frankreich, was besonders die Hansestädte schwer traf, deren Verkehr mit der Republik größer war als der französisch-englische und der hanseatisch-englische. Immerhin fand der Kaufmann trotz aller Verfügungen noch mancherlei Wege zum Absatze seiner Waren. Der Konvent ließ sich zu einer Einstellung der Gewaltmaßregeln gegen die Hanseaten bestimmen, und auch Kaiser und Reich widersprachen nicht der milderen Auffassung. Da die Deutschen keine bewaffneten Schiffe besaßen, kam es zu weitgehender Duldung ihres Verkehres, zunächst selbst noch von seiten Englands, das freilich befürchtete, die Neutralen könnten zu große Vorteile erzielen. Zeitweise nahmen die Dinge auch wieder eine schlechtere Wendung, bis 1795 nach dem Baseler Frieden eine Neutralitätserklärung Norddeutschlands zustande kam, welche Hamburg freilich mit schwerem Geldaufwande erkaufen mußte. Ähnlich so erging es Bremen und Lübeck. Alle Machthaber in Frankreich konnten Geld gebrauchen und erwiesen sich im Nehmen weder bescheiden noch wählerisch. So zahlte z. B. 1794 Hamburg 4 Millionen, Bremen deren 2 und Lübeck 800 000 Frank neben verschiedentlichen Handsalben für Talley-

rand und Genossen. Dafür erreichten die Stadtrepubliken dann freilich wirklichen Schutz und lange dauerndes Wohlwollen, was sie weidlich für ihre Zwecke ausbeuteten. Die Stellung als politisch Unbeteiligte brachte ihnen, zumal Hamburg, eine ungemeine Blüte. Auf allen Meeren wehte seine Flagge. Die Elbstadt konnte am Ende des Jahrhunderts als Mittelpunkt des wichtigsten Teiles des weltwirtschaftlichen Umsatzes gelten. Es war eine goldene Zeit für die Hanseaten.

Ebenfalls der preußische König sorgte für den Außenverkehr, der durch die Gründung der Seehandelsgesellschaft 1772 einen neuen Antrieb erhielt. Diese Gesellschaft unterstand der staatlichen Aufsicht, hatte das alleinige Recht des wichtigen Salzhandels und durfte zollfrei die für sie nötigen Schiffbauhölzer verfrachten. Sie erwarb in Memel, Neufahrwasser und Stettin Plätze zur Anlage von Schiffswerften. Ihre Schiffe hatten das Recht, die Flagge mit dem schwarzen preußischen Adler zu führen und bewaffnet zu sein. Diese weitgehenden Vergünstigungen bewirkten bedeutende Erfolge der Gesellschaft, um so mehr, als auch sonst Preußens Schiffahrt blühte. Der Wert der preußischen Einfuhr stieg in den Jahren 1801—1805 von 10,9 Millionen auf 102,3 Millionen. Zustatten kam die zweite bewaffnete Neutralität von 1800, welche eigene kriegerische Anstrengungen unnötig zu machen schien. Doch die Engländer erkannten deren Satzungen nicht an. Eine ihrer Flotten kreuzte auf der Ostsee, und im Winter 1800/01 erlosch das Leuchtfeuer von Cuxhaven, ohne daß es wieder angezündet wurde. Im März erschienen die Dänen in Hamburg, angeblich als Schützer gegen einen Angriff von englischer Seite, wie man aber meinte, auf Grund einer Vereinbarung mit Rußland zu dauernder Besitznahme. Das Glück der reichen Hansestadt wollte, daß Kaiser Paul durch Mörderhand fiel und Preußen drängte, weshalb die Dänen im Mai wieder abzogen, allerdings erst, nachdem sie Millionen an Kosten verursacht hatten. Zar Alexander I. zeigte sich England entgegenkommender und traf Vereinbarungen, welche die Neutralrechte beschränkten, ohne daß Preußen oder die Hansestädte auch nur befragt wären.

Der Friede von Amiens beendete den kurzen Aufschwung der seeohnmächtigen Deutschen. Zwar erklärte der Reichsdeputationshauptschluß die Reichsstädte für völlig frei und selbst in Reichskriegen für unbedingt neutral, aber scharfsichtige Männer befürchteten, „die Neutralität werde die Hansestädte loslösen vom Körper des Reiches und Neid und Mißtrauen erregen; wahrscheinlich aber werde sie von den großen Mächten gerade dann, wenn sie ihre Wirkung üben solle, nicht beachtet werden.“ Diese Ansicht erwies sich um so zutreffender, als Frankreich schon seit 1798 sein Augenmerk auf die deutsche Nordseeküste gerichtet hielt, um dadurch England wirtschaftlich bekriegen zu können. Gerade die Neutralitätserklärung entfremdete die

handeltreibende Seeküſte vom deutſchen Volkskörper; ſie war zwar ſelbſtändig, aber zugleich völlig ohnmächtig und wehrlos gegen fremde Übergriffe.

Die Hanſeſtädte gerieten raſch in den Wirbel des großen Krieges zwiſchen Frankreich und England. 1803 eignete Napoleon ſich das dem Könige von England gehörige Hannover an, beſetzte zugleich das hamburgiſche Cuxhaven und ſperrte den Elb- und Weſerhandel. Die Engländer beantworteten dieſe Gewalttat mit einer Blockade; die letzten fremden Schiffe mußten den Hafen verlaſſen. Das eben noch handelsgebietende Hamburg ſank zu einer Landſtadt hinab; ſelbſt der Küſtenverkehr blieb geſperrt. Erſt nach Abzug der Franzoſen aus Hannover, erſt Oktober 1805 beſuchten wieder Schiffe den verödeten Hafen.

Die Zwiſchenzeit hatte ungemein ſchwer gelaſtet. Um doch etwas zu erreichen, verlegten die Hamburger einen Teil ihres Betriebes auf däniſches und anderes Gebiet, während die Bremer ihren Umſatz von der Jade aus entwickelten. Andere Städte, wie Emden und die Oſtſeeplätze Lübeck und Stettin fanden vorübergehende Vorteile, aber im ganzen ging doch ein großer Teil der überſeeiſchen Verbindungen verloren. Nun erfolgte die Schlacht bei Trafalgar, welche Napoleon ganz von dem Meere verdrängte und ihm nur den Handelskrieg, die Abſperrung Englands vom Feſtlande übrigließ. Damit erhielt die Nordſeeküſte für ihn eine geſteigerte Wichtigkeit. Die Hanſeſtädte wußten nichts beſſeres, als ſich ſowohl vom Rheinbunde als von Preußen fernzuhalten und dafür eine neue friedliche Verbindung der drei Orte einzuleiten.

Aber das eiſerne Getriebe brauſte und brandete rings umher. Preußen beſetzte Hannover und geriet dadurch in Gegenſatz zu England und Schweden. Februar 1806 verhängte Britannien die zweite Blockade der Weſer, Ems und Elbe, das Nordreich eine ſolche der Oſtſeehäfen. Feindliche Kaper brachten mehr als 400 preußiſche Schiffe auf. Was irgend konnte, rettete ſich in franzöſiſche Häfen, bis England im Mai ſeine Maßnahmen wieder milderte. Inzwiſchen hatte der deutſche Kaiſer ſeine Krone niedergelegt; es gab kein deutſches Reich mehr und ſomit auch keine Küſten eines deutſchen Reiches. Andererſeits verſöhnte ſich Preußen mit Schweden und England und ergriff die Waffen gegen Frankreich, was zur Folge hatte, daß dieſes die in ſeine Häfen geflüchteten Schiffe nun ſeinerſeits wegnahm. Preußen erlag bei Jena, und Napoleon ernannte am 15. November 1806 den Marſchall Brune zum Generalgouverneur der Hanſeſtädte, der Hamburg und Lübeck ſchwere Zahlungen auferlegte, während Bremen ſich eine mildere Behandlung erwirkte. Die Kontinentalſperre begann. Schon vorher ſeit 1801 fragte es ſich nur, inwiefern Franzoſen oder Engländer und weiter Dänen, Schweden und Ruſſen erlaubten, ob Verkehr über die deutſchen Küſten erfolgen dürfe,

er einzuschränken sei oder ganz aufhören müsse. Namentlich die Hansestädte lebten von der Gnade der Fremden. Der Friede von Tilsit erklärte Danzig als freie Stadt, die nun wie ihre Genossinnen von den Franzosen besetzt blieb. Erbarmungslos schlugen die beiden Großstaaten Frankreich und England aufeinander los, damit zugleich schwer die deutschen Gestade treffend.

Aber das kaufmännisch gesonnene Britannien suchte und fand Auswege. Im März 1807 gab es das genommene hanseatische Eigentum wieder frei und blockierte zwar noch die Elbe, begünstigte aber die Watten=(Küsten=)fahrt von dem dänischen Töning bis Bremen und darüber hinaus. Mit diesen Bestrebungen hing die Besetzung der dänischen Insel Helgoland zusammen. Wegen seiner günstigen Lage machten die Engländer sie zum Stütz= und Stapelplatze eines so großartigen Schleichhandels, daß man sie als Klein=London bezeichnete. Die größten Handelshäuser Englands, Hollands und Deutschlands errichteten dort Kontore und Warenlager, sogar eine Börse entstand. Ein und aus ging ein gewaltiger Schiffsverkehr. Nachts schaffte man die Waren mit Booten an die deutschen Küsten, wo sie zunächst verborgen gehalten und dann weiter befördert wurden. Für die Ostsee spielte das schwedische Gothenburg eine ähnliche Rolle. Der kleine Ort erhob sich zu einer bevölkerten Stadt, die ihre Sendungen über Kopenhagen, Rostock, Wismar und anderwärts absetzte. Im Innern Deutschlands entstanden Sammelstellen, von denen die Waren mit gefälschten Ursprungszeugnissen weiter gingen. Diese Dinge bildeten ein öffentliches Geheimnis, von dem alle Welt Nutzen zu ziehen suchte, selbst König Jerome und der preußische Staat. Letzterer hat von August 1800 bis Anfang 1813 durch geschickte Duldung und Belastung des heimlichen Verkehrs mit England an 35 Millionen Mark vereinnahmt, die er in seiner Geldnot nur allzu gut gebrauchen konnte.

Aber Napoleon schritt ein. Als sich die vollkommene Sperre nicht durchführen ließ, ersetzte er sie bis zu gewissem Grade durch eine hochschutzzöllnerische Maßnahme gegen Kolonialwaren, während englische Fabrikerzeugnisse und Manufakturen von den nördlichen Gebieten gänzlich ausgeschlossen sein, die hier vorhandenen vernichtet werden sollten. In den Hafen= und Handelsstädten erfolgten überraschende Haussuchungen, gewaltige Warenmengen wurden beschlagnahmt, entwendet oder verbrannt. Um allen diesen Maßnahmen mehr Nachdruck zu verleihen, ließ der Imperator im August 1810 die ganze Nordsee= samt der mecklenburgischen Küste besetzen, und am 20. erhielten die Senate der Handelsstädte die Mitteilung, daß diese dem französischen Reiche einverleibt seien. Sie und die angrenzenden Länder wurden zu einer französischen Militärdivision vereinigt und erhielten den Marschall Davout als Generalgouverneur. Um den Handel von England abzulenken, sollte ein Kanal die Ostsee mit der Seine verbinden. Der Kaiser äußerte 1811,

„angesichts des Kampfes mit England müßten sich seine beiden Seehäfen Bordeaux und Hamburg die Unbequemlichkeit der Verkehrshemmung gefallen lassen." Zunächst hatten die Hansestädte einen gewissen Vorteil von der politischen Veränderung; bis 1812 erwies sie sich zwar drückend, jedoch erträglich, und man durfte hoffen, daß sie mindestens einen gewerblichen Aufschwung bewirken würde. Anders das ostelbische Deutschland, welches bitter unter der Kontinentalsperre seufzte.

Völligen Wandel brachten dann der Feldzug 1812 und die Befreiungskriege. Im März 1813 besetzte der russische General Tettenborn die Stadt Hamburg unter dem Jubel der Bevölkerung. Zum ersten Male seit 1806 kamen wieder englische Post und englische Schiffe. Aber die Freude dauerte nicht lange. Die Russen zogen ab und die Franzosen wieder ein. Sie verhängten ein furchtbares Strafgericht: 48 Millionen Franken Beitreibungsgelder, Verlust des Bankfonds, Zerstörung zahlreicher Stadtteile, Austreibung der verarmten Bevölkerung und dergleichen. Die damalige Gesamteinbuße Hamburgs ist auf mehr als 230 Millionen Mark berechnet worden. Dazu gesellte sich der Schrecken einer harten Belagerung. Auch Bremen und Lübeck litten unsäglich. Die drei Hansestädte sanken von der Höhe ihres Wohlstandes hinab. Ebenso mußten sämtliche Ostseestädte Schweres erdulden, am meisten Danzig, welches eine zweimalige Belagerung heimsuchte. Überall erstarben Gewerbe und Handel. Nur der Umstand, daß der Kriegsgott durchweg rasch vorüber tobte und sich mehr und mehr dem Westen zuwandte, um in Frankreich und Belgien sein Ende zu finden, ließ wenigstens hoffen, daß man mit Ausdauer, Arbeits- und Geisteskraft sich aus dem tiefen Falle wieder emporarbeiten könne.

Jedenfalls war der Beweis geliefert, daß eine Neutralität zur See ohne kriegerische Machtmittel auf die Dauer ein Ding der Unmöglichkeit sei, daß ein tätiger Überseehandel des Schutzes bedarf, den nur Kriegsschiffe zu gewähren vermögen.

---

3. Die Zeit bis zur preußisch-deutschen Flottengründung.

Der Wiener Kongreß setzte an die Stelle des alten deutschen Reiches einen neuen deutschen Bund mit weitgehender Selbständigkeit der Einzelstaaten. Nicht einmal eine gemeinsame Flagge besaß das politische Schwachgebilde. Österreichs Seeküste erhielt eine Erweiterung an dem Binnenmeere der Adria, und Preußen, nunmehr wieder im Besitze von Danzig, erstreckte sich lang an der südlichen Ostsee, dafür aber war es von der weit wichtigeren Nordsee verdrängt, weil Emden zu Hannover kam, das englischem Einflusse anheimfiel. Der britischen Politik verdankten ebenfalls die Niederlande ein

Neuerstehen in der Vereinigung von Holland mit Belgien und ihrem gewaltigen hinterindischen Kolonialbesitz. Als Seergebnis brachte also der siegreiche Krieg für Preußen und Deutschland die Abschließung vom Hauptmeere zugunsten der Niederlande und Englands. Erst 1837, als der König von England söhnelos mit Hinterlassung einer Tochter starb, löste wenigstens Hannover sich von fremder Hoheit und wurde ein wirkliches Glied des deutschen Bundes.

Überall fand sich die heimische Handelsflotte stark geschwächt, von Seestreitkräften ganz zu geschweigen. Sofort errichteten die Engländer wieder Verkehrsniederlassungen und Warenlager in mehreren Städten, zumal in Hamburg, sie dadurch zu Stützpunkten ihrer Bestrebungen machend. Andererseits überließ der Bund seine Mitglieder möglichst sich selber und vermied eine Beratung und Festsetzung zwischenstaatlicher Handelsfragen. Selbst die Gründung eines Zollvereins durch Preußen stieß auf große Schwierigkeiten; Hamburg und Bremen hielten sich ihm abseits. Dadurch blieben die Seestädte und das Binnenland einander fremd; sie fühlten sich wirtschaftlich den nordischen Reichen, England und selbst Amerika näher stehend als ihrer deutschen Umgebung, nun gar den Mittel- und Süddeutschen. Die Hanseaten blickten mit stolzem Selbstbewußtsein, man möchte sagen mit weltmännischer Überhebung auf ihre Stammesbrüder im Hinterlande, und diese besaßen nicht das mindeste Verständnis für den hochfliegenden Geist des Fernhandels, sondern schielten neidisch und gehässig auf den dadurch erworbenen Reichtum. Sie waren ungehalten, daß Hamburg und Bremen sich zu Eingangstoren englischer Erzeugnisse machten, ohne selber genug zu leisten, um die Sachlage bis zur Ausfuhrmöglichkeit deutscher Waren umzukehren. Erst der Zollverein, das Eisenbahnwesen, die Flußschiffahrt und die Entwicklung der deutschen Industrie schufen langsam gesündere Verhältnisse.

Solange der Frieden dauerte, erwiesen sich die Seeangelegenheiten günstig und bewirkten einen ungeahnten Aufschwung. England beherrschte die Meere und sorgte für Ordnung und Sicherheit. Hierdurch vermochte man namentlich mit Nord- und Südamerika anzuknüpfen, dann auch mit Ostindien, China und anderen Gegenden. Gefördert wurde der Warenumsatz von einer liberalen Weltauffassung, welche die den Fremdenverkehr einschränkenden Kolonialgesetzgebungen milderte oder beseitigte. Auf allen Meeren, in den entferntesten Häfen flatterte allgemach stolz die rote Flagge Hamburgs mit den weißen drei Türmen oder die roten und weißen Längsstreifen Bremens, welche den amerikanischen ähneln. Nur in japanischen Gewässern durften sich die „wehrlosen" Hanseaten bis 1867 nicht sehen lassen. Der Gedanke des freien Verkehrs breitete sich allgemach über die ganze Welt. Aber immerhin waren und blieben die Hanseaten nur geduldete Gäste, abhängig von den Strömungen

der Zeit und dem Gutbefinden mächtigerer Staaten. Infolgedessen begaben sich viele Reeder mit ihren Fahrzeugen unter den Schutz fremder Flaggen, so daß z. B. eine San Franzisko-China-Linie das Sternenbanner der Vereinigten Staaten führte, obwohl es sich um Hamburger Schiffe handelte.

Neben den Hamburger und Bremer Flaggen erschienen die der übrigen Uferstaaten, die Oldenburgs, Hannovers, Mecklenburgs und vor allem diejenigen Preußens. Für letztere bewahrte die preußische Seehandelsgesellschaft ihre Wichtigkeit, wenngleich in veränderter Weise. Mit dem Zusammenbruche bei Jena 1806 erlitt jene Gründung Friedrichs des Großen einen solchen Rückschlag, daß sie zu einem Staatsbankhause umgestaltet und 1820 zu einer selbständigen Geld- und Handelseinrichtung des Staates erklärt wurde. Damit erwuchs die noch heute bestehende preußische Staatsbank: die Seehandlung. Schon ihr erster Vorsitzender wußte die preußische Schiffahrt und den Fernverkehr neu zu beleben. Auf sein Betreiben wurden Konsuln und Agenten in überseeischen Plätzen für Hebung der heimischen Ein- und Ausfuhr angestellt, Handelsverträge mit anderen Staaten geschlossen, die Großgewerbtätigkeit angeregt und Seefahrtsschulen zur Ausbildung tüchtiger Steuerleute gegründet. Bald befuhren Seehandlungsschiffe alle Meere und gelangten bereits 1823 bis nach dem chinesischen Kanton. Sie gestalteten sich zu Bahnbrechern der preußischen Flagge weit Übersee und machten den preußischen Staat zum Vorkämpfer des deutschen Reedereiwesens und der Handelsschiffahrt im 19. Jahrhundert. Sonst ging alles unverbunden nebeneinander her. Jeder Staat vereinbarte für sich Handelsabkommen, so gut und so schlecht es eben möglich war. Voller Eifersucht erschwerte man sich gegenseitig durch Flußzölle die Schiffahrt. Dänemark erhob nach wie vor den drückenden Sundzoll, Hannover bei Stade den Elbzoll und Oldenburg bei Elsfleth den Weserzoll. Erst 1832 schaffte der Zollverein hierin Wandel. Anfangs besaßen die Ostseereedereien unter Preußens Führung das Übergewicht, je mehr sich aber im Westen das Großgewerbe entwickelte, während sich die Holz- und Getreideausfuhr des Ostens verminderte, desto stärker schob sich der Nordseehandel in den Vordergrund, so daß er schon 1870 vorwog und 1895 gar 84 Prozent des gesamten Schiffsbestandes ausmachte. Zielbewußt stiegen Hamburg und Bremen wieder empor, und zwar hauptsächlich durch ihre beiden Großgesellschaften, die Hamburg-Amerika-Linie und den Norddeutschen Lloyd.

Diese beiden Unternehmungen sind von ausschlaggebender Bedeutung, sind die Hauptträger des deutschen Überseehandels geworden. Zwar rangen sie bisweilen in hartem Wettstreite miteinander, fanden sich aber immer wieder zusammen und fochten vereint gegen das Ausland, so daß es ihnen möglich wurde, sich zu den größten und wichtigsten Reedereien der Welt aufzuschwingen,

hinweg über die des seestolzen England. Im Jahre 1846 gründeten Bremer zu Neuyork die „Ocean Steam Navigation Company" als erste unmittelbare Dampferlinie zwischen Deutschland und Amerika, freilich unter amerikanischer Flagge. Diese Tat erregte den Wetteifer des leistungsfähigeren Hamburg, zu dessen Sprecher sich August Bolten machte. Getragen vom Ortsbewußtsein gelang es ihm, die „Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-Aktiengesellschaft" ins Leben zu rufen, anfangs mit 450 000 Mark Kapital und 3 Segelschiffen. Rasch wuchs sie ins schier Unermeßliche, so daß sie 1914 mit 123 Millionen Mark zu arbeiten vermochte, sie 170 Ozeandampfer und 225 Hilfsfahrzeuge von zusammen über einer Million Tonnengehalt ihr Eigen nannte. Als 1850 der rührige Reeder Sloman eine Dampferlinie, die erste unter deutscher Flagge, begründet hatte, ging auch die Hamburg-Amerika-Linie zum Dampferbetriebe über, zunächst 1856 mit zwei Schraubendampfern. Nun blieb auch Bremen nicht zurück, 1857 errichtete H. H. Meier den „Norddeutschen Lloyd" mit vier Dampfern, zugleich größeren als die Hamburger, die unter Bremer Flagge fuhren. Beide Gesellschaften steigerten sich in scharfem Wettkampfe, bis sie sich 1861 über umschichtiges Auslaufen ihrer Dampfer einigten. Dabei erwies sich der Lloyd als der rührigere. Er gründete 1868 die Linie Bremen-Baltimore, 1869 die Bremen-Neuorleans, eröffnete 1870 nach Aufhebung der Blockade sofort wieder den Dampferdienst um Schottland herum, schloß 1885 den Vertrag mit dem Reiche zur Einführung von Reichspostdampferlinien nach Ostasien und Australien und stellte sich 1889 durch den Bau von Schnelldampfern an die Spitze aller Schiffahrtslinien der Welt. Wohl oder übel mußten sich nun auch die Engländer und Hamburger anstrengen, wobei es diesen gelang, die Bremer zu überholen. Die „Hapag" hatte eine zweite Linie nach Westindien eröffnet, fand sich 1886 mit einigen heftig vordrängenden anderen Hamburger Reedereien ab und ging zum Zweischraubenschiff über, die der Stettiner Vulkan erbaute. Nunmehr vermochte der Doppelschraubenschnelldampfer „Fürst Bismarck" in $6^1/_2$ Tagen den Ozean zu durchqueren. 1889 entstand die Linie Hamburg-Baltimore, 1890 Hamburg-Philadelphia, 1891 Hamburg-Neuorleans und Hamburg-Kanada. Im selben Jahre wurden die Wintervergnügungsreisen nach dem Orient und 1892/93 die Winterlinie Neuyork-Genua eingeführt, und so ging es weiter nach Norwegen, Westindien, Südamerika, Nordchina, Japan, Korea, Arabien, Persien und Sudan. 1907 erfolgte eine Betriebsgemeinschaft mit der Woermann-Linie nach Westafrika. Bei ihrem 50 jährigen Jubiläum 1897 erschien die „Hapag" als größte Reederei des Erdballes. Als der Krieg ausbrach, hatte sie nahezu 100 Linien, und der Wert ihrer Flotte wurde auf mehr als 1 Milliarde Mark geschätzt. Der Riesenbedarf an Dampfern kam natürlich dem deutschen Schiffsbau zustatten und ermöglichte die höchsten Leistungen,

während vorzügliche Offiziere und Mannschaften die stolzen Schiffe sicher durch Sturm und Nebel zu steuern verstanden. In Hamburg und Bremen liefen die Fäden der gesamten Schiffspolitik zusammen.

4. Die Flottenbestrebungen seit 1848 bis auf Kaiser Wilhelm II.

Der Seehandel stieg stetig und dennoch war und blieb er schutzlos. Vergebens wurde wiederholt der Gedanke einer deutschen Flotte angeregt. Das Bundesgefüge erwies sich für eine solche Aufgabe zu schwerfällig, die Begehren widerstrebten einander zu sehr, und das Gemeinverständnis fehlte. Immerhin wiesen einige geistig hochstehende Wirtschaftslehrer, zumal der Württemberger List, auf die Bedeutung des bewaffneten Seewesens, einer Kriegsflotte, hin und trugen diesen Gedanken allgemach in weitere Kreise.

So kam das Jahr 1848. Auf der einen Seite regten sich mächtig die deutsch-vaterländischen Bestrebungen, die Hoffnungen auf Einheit und Kaisertum, welche zur Eröffnung der deutschen Nationalversammlung in Frankfurt und zur Ernennung des Erzherzogs Johann als Reichsverweser führten, während andererseits die gewaltsame Einverleibung Schleswigs in Dänemark einen Aufstand der Herzogtümer, die Bildung einer vorläufigen Landesregierung und drei Kriege der Schleswig-Holsteiner mit ihren Bedrückern bewirkte. Hier zeigte sich nun rasch, wie die kleine nordische Seemacht den ganzen deutschen Handelsverkehr lahm zu legen und wie wenig man ihr ohne Flotte anzuhaben vermochte. Trotz der Siege auf dem Lande drängten die Verluste des Ostseehandels und englisch-russischer Einfluß zum Abschluß eines Waffenstillstandes in Malmö und damit zur Einsetzung einer „gemeinschaftlichen Regierung". Laute Unzufriedenheit durchbrandete ganz Deutschland, und als die Frankfurter Nationalversammlung den Vertrag genehmigte, kam es zur Volkserhebung, der zwei hervorragende Abgeordnete zum Opfer fielen.

Die Ohnmacht zur See übte eine tiefe Wirkung auf die Gemüter des deutschen Volkes. Ein Hauptvertreter dieser Stimmung, der preußische Prinz Adalbert, schrieb im Mai, das einige Deutschland wolle die Unantastbarkeit seiner Länder geschützt, seine Flagge geachtet, seinen Handel wieder blühend sehen und künftighin auch wieder auf den Meeren etwas gelten. Die gesamte Nation begehre daher einstimmig eine deutsche Kriegsmarine. „Denn deutsch, ganz deutsch muß sie sein, eine echte Verkörperung der wiedergeborenen Einheit des Vaterlandes."

Überall entstanden Vereine für Sammlung freiwilliger Gaben: Ein Hamburger Reeder stellte Ende April drei Segelschiffe zur Verfügung, welche

ausgerüstet wurden, Stralsund baute aus selbständigen Beiträgen ein Ruderkanonenboot, und Schleswig-Holstein schuf sich ein kleines Geschwader von 18 Ruderkanonenbooten und zwei Dampfern. Auch Preußen steigerte seine Seerüstungen, wie wir noch sehen werden.

Zu den Orts- und Landesgewalten gesellte sich die Frankfurter Bundesversammlung. Der Reichsverweser berief den Prinzen Adalbert als Marinesachverständigen, der eine Denkschrift ausarbeitete, worin er 20 Linienschiffe, 10 Fregatten und 150 kleinere und Hilfsfahrzeuge als Bestand einer deutschen Flotte forderte. Unter dem Vorsitze des Prinzen fanden Beratungen zwischen den Bundesvertretern statt, welche außer den einlaufenden freiwilligen Beiträgen noch 2 Millionen Gulden zur Beschaffung von Schiffen überwiesen. In Hamburg sollte eine Admiralität errichtet werden mit dem Prinzen an der Spitze. Ein Ausschuß der Küstenstaaten kam im Juni nach Hamburg und lieferte zwei Segler und drei Dampfschiffe. Eifrig wurde gebaut. Als im Frühjahr 1849 der Waffenstillstand mit Dänemark zu Ende ging, besaß man zwölf Reichskriegsschiffe, freilich der Mehrzahl nach noch in kampfunfähigem Zustande.

Unter solchen Umständen erfolgte der Hauptschlag gegen die dänische Flotte auch vom Lande her in der Bucht von Eckernförde, wo die Holsteiner von ihren Strandschanzen aus das Linienschiff „Christian VIII." in Brand schossen und die Fregatte „Gefion" zur Streichung ihrer Flagge nötigten. Das erbeutete Schiff wurde in den Dienst der deutschen Flotte und später in den der preußischen übernommen. Weil es daheim sowohl an Material wie an Personal fehlte, so erwiesen sich die Marineanfänge ungemein schwierig, doch wurden sie größtenteils überwunden, namentlich durch einen Leipziger, den griechischen Fregattenkapitän Brommy, der sich mit Eifer, Geschick und Tatkraft der Sache widmete. Im Juni 1849 wagte er unter der schwarz-rot-goldenen Reichsflagge in See zu gehen; vor der Wesermündung kam es zum Kampfe mit einer dänischen Korvette, welche sich nach dem britischen Hoheitsgebiete von Helgoland in Sicherheit brachte. Die neben der Reichsflotte bestehenden schleswig-holsteinischen und preußischen Seestreitkräfte lieferten den Dänen auch mehrere kleinere Gefechte, ohne jedoch etwas auszurichten, um so weniger, als sich die Dänen in den Schutz ihrer Inseln begeben konnten und sich innerhalb der Seegrenze Helgolands aufhalten durften.

Hinzu kam das politische Elend daheim. Schon im Mai 1849 löste sich das Reichsministerium auf, und im Dezember legte Erzherzog Johann die Würde des Reichsverwesers nieder. Am 2. Juli 1850 schloß Preußen Frieden mit Dänemark und berief alle preußischen Offiziere aus der schleswig-holsteinischen Armee zurück. Verzweifelt schlugen die von Deutschland verlassenen Herzogtümer noch einmal los, wurden aber von der dänischen Über-

macht besiegt, bis der wiederhergestellte Deutsche Bund 1852 das Aufhören der Feindseligkeiten erzwang und der Londoner Vertrag das Ganze zum Vorteile der Dänen einrichtete.

Aber wenn auch Entwürfe und Ausführungen untergingen, die Hoffnung auf eine deutsche Flotte blieb bestehen und fand eine Verkörperung im deutschen Nationalverein. Kein Geringerer als Bismarck konnte später äußern: „Die deutsche Flotte und der Kieler Hafen als Unterlage ihrer Errichtung waren seit 1848 einer der zündenden Gedanken, an deren Feuer die deutschen Einheitsbestrebungen sich zu erwärmen und zu sammeln pflegten."

Mit dem preußischen Friedensschlusse begannen die Flottenzuschüsse der Bundesstaaten nachzulassen, um bald ganz aufzuhören. Schon vorher hatte drückender Geldmangel geherrscht. Den hochfliegenden Wünschen des deutschen Volkes entsprachen weder Mittel noch Verständnis. Richtig sagt E. v. Halle: „Ungenügende Sachkenntnis, Eifersucht der einzelnen beteiligten Staaten und die Kürze der Zeit ließen es nicht zu einer tatsächlichen und dauernden Wirksamkeit der deutschen Flotte kommen." Im Herbst 1849 zählte sie 82 Offiziere neben etwa 900 Matrosen, Maschinisten und Soldaten, während sich zu Beginn des Jahres 1850 auf der Weser: 9 Dampfer, 2 Segelschiffe und 26 Kanonenboote befanden. Schon diese geringen Anfänge erregten Mißtrauen im Auslande. Die Seemächte bestritten das Recht, eine schwarzrotgoldene Flagge zu führen, England erklärte gar mit der ihm eigenen Unverschämtheit, es kenne die deutsche Flagge nicht und würde solche unbekannte Flagge zur See wie die von Piraten behandeln. Äußere Schwierigkeiten gesellten sich demnach zu den inneren. Der Reichsgedanke verblaßte und mit ihm die Aussicht auf eine Reichsflotte. Trotz besten Willens hatte sie ebensowenig Bestand wie die Einigkeit. Die Geldverlegenheiten wuchsen. 1852 verkaufte die deutsche Bundesversammlung die Schiffe für billiges Geld. Zwei derselben übernahm Preußen, einige gelangten in den Besitz einer britischen Gesellschaft. Natürlich wurde auch die schleswig-holsteinische Flotte nach Beendigung des Krieges aufgelöst.

Der Traum einer deutschen Flotte ohne Deutschland war gescheitert. Die Unwürdigkeit der Zustände eines großen Volkes hatte sich zu Lande und zur See beschämend offenbart. Eine Flotte bedarf des festen Untergrundes, wie ihn nur ein starkes Staatswesen gewähren kann. Das einzige Gebilde dieser Art mit Meeresstrand war Preußen und in ihm ruhte die Erbschaft des Großen Kurfürsten. Langsam brach sich der Gedanke einer Küstensicherung Bahn.

Im Jahre 1815 waren mit der Einverleibung von Neuvorpommern samt Stralsund und Rügen 6 Küsten-Kanonenschaluppen in preußischen Besitz übergegangen, die man durch Erbauung eines Kriegsschoners verstärkte.

Aber es blieb bei diesem Versuche, teils aus Mangel an Staatsmitteln, teils aus Verständnislosigkeit für die Bedeutung des Seewesens. Freilich konnte sich die preußische Schiffahrt gerade damals auch ohne Flotte entwickeln, weil das erschöpfte Europa den Frieden brauchte und England die Seepolizei handhabte. Doch die Zeit drängte vorwärts. Im Jahre 1842 errichtete man ein Übungsschiff für Navigationsschüler und zwei Kanonenjollen. Der König verfügte, es sei unbedenklich, wenn ersteres die Kriegsflagge, den schwarzen preußischen Adler, führe. Aus derartig halb zufälligem Anfange ist die preußische und mithin die stolze deutsche Flotte erwachsen. Die heimische Regierung war sich der Tragweite ihres Beschlusses weitaus nicht bewußt. Anders der große württembergische Wirtschaftsgelehrte List, der mit vorschauendem Auge verkündete: „Wie klein das Fahrzeug sei, das man jetzt in Stettin gebaut, so groß wird Deutschlands Freude sein, das kleine Ding laufen und in See stechen zu sehen. Dieser kleine Ahn einer großen Nachkommenschaft wird der Liebling der Nation werden." Dann rief er aus: „Die erste Korvette läßt der deutsche Michel vom Stapel laufen, ohne ihr ein einziges Nationalhurra zu bringen."

Tatsächlich wurde der Versuch eines Flottenbeginns sowohl in Preußen wie im übrigen Deutschland verlacht. Unter solchen Umständen gedieh man nicht vorwärts. Erst der Nationalaufschwung von 1848 schuf hier etwas Wandel. Da brachte namentlich der dänische Krieg und die Verteidigung der Ostseeküste eine Steigerung. Der Reichsflottengedanke erwies sich bald als unfruchtbar, Preußen sah sich gedrängt, selbständig ein kleines Geschwader aufzustellen. Es besaß 1848 nur 1 Segelkorvette, 2 bewaffnete Postdampfer, 21 Kanonenschaluppen und 6 Kanonenboote. Die treibende Kraft war Prinz Adalbert, der damals schrieb: „Es ist demütigend mit ansehen zu müssen, wie die dänischen Blockadeschiffe gleich hungrigen Haifischen vor unseren Flußmündungen auf ihre Beute lauern, und nichts dagegen ausrichten zu können." Selbst landeinwärts gelangte der Feind zu Wasser. Um ihm wenigstens dies zu verleiden, erbaute man rasch eine Anzahl billiger Ruderkanonenschaluppen nach schwedischem Muster. Die preußischen Minister waren wegen der Kosten gegen die weitere Ausgestaltung stärkerer Seestreitkräfte, doch der König Friedrich Wilhelm IV. zeigte sich ihr geneigt, und am 1. März 1849 errichtete er ein Oberkommando der Marine mit dem Prinzen Adalbert an der Spitze. Dieser Hohenzoller besaß, was damals noch den meisten maßgebenden Männern fehlte: ein angeborenes Verständnis für die Bedeutung des Meeres, getragen von dem Gefühl der Größe und Ehre des Vaterlandes. Seine Bestrebungen fanden Widerhall in der Begeisterung des Volkes, das überall Sammlungen veranstaltete. Preußens Frauen und Jungfrauen lieferten das Geld für ein Kriegsschiff, das den Namen „Frauen-

lob" erhielt. Besonders hemmend wirkte der Übergang vom Holz- zum Eisenschiffbau, vom Raddampfer zum Schraubendampfer, worüber die Meinungen noch nicht geklärt waren. So bildete denn auch die junge preußische Flotte ein buntes Gemisch. Neben dem hölzernen Ruderkanonenboote fuhr der eiserne Raddampfer, der hölzernen Segelfregatte zur Seite die hölzerne Schraubenkorvette, zum hölzernen Schraubenkanonenboote gesellte sich der gepanzerte Monitor. Über dem Bau von Fahrzeugen vernachlässigte man nicht die heimischen Stützpunkte, zumal die von Stettin (Swinemünde), Stralsund und Danzig. An den Dänholm bei Stralsund reihte sich bald die Werft in Danzig. Es wurde für Nachwuchs an Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften gesorgt.

Das klägliche Ende der deutschen Flotte kam der preußischen Marine zustatten. Ihr Ausbau wuchs, eine Marinestammdivision von Seeleuten, ein Marinekorps, ein Seebataillon und eine Schiffsjungenanstalt entstanden. Im Herbst 1852 ging zum ersten Male ein preußisches Geschwader von drei Schiffen unter Kommodore Schröder ins Ausland.

Die Bedürfnisse drängten vorwärts, um so mehr, als die deutsche Schiffsbautechnik sich lebhaft rührte und hob. So erfolgte eine Verstärkung und Klärung des Marinewesens. Man trennte die Verwaltung vom Kriegsministerium und errichtete den Admiralstab als Zentralbehörde, an der Spitze den Präsidenten des Staatsministeriums, während Prinz Adalbert Oberbefehlshaber blieb. Das Schiffsbauwesen erhielt eine bisher fehlende Planmäßigkeit. Man begann, bestimmte Schiffsklassen für gewisse Zwecke zu schaffen und hoffte für den Kampf auf große Panzerfahrzeuge. Schon 1855 vermochte die Danziger Werft die stattliche Schraubenkorvetten „Ancona" und „Gazelle" zu liefern, doch mußte man die ersten Panzerschiffe „Arminius" und „Prinz Adalbert" noch vom Auslande beziehen. Große Sorgfalt legte der Prinz auf die Ausbildung des Personals, zu dessen Vervollkommnung drei englische Segelfregatten gekauft wurden. Das Küstengebiet zerlegte man in Marinestationen, in eine für die Ostsee und eine für die Nordsee. Erstere wanderte von Stettin nach Danzig, um schließlich in Kiel zu enden. Richtigen Blickes erkannte man den Mangel eines Stützpunktes an der Nordsee. Da Preußen aber dort kein Land besaß, so erwarb es 1853 ein kleines Gebietsstück von Oldenburg am Jadebusen, auf dem langsam das wichtige Wilhelmshaven erwuchs. Schon 1856 wurde hier mit dem Bau einer Werft begonnen. Bald wagte sich die preußische Flotte kriegerisch aufs hohe Meer. 1856 landete Prinz Adalbert bei Tres Forcas und züchtigte die Riffpiraten; in den sechziger Jahren gelangten preußische Kriegsschiffe friedlich bis China und Japan und brachten Handelsverträge heim. Hierbei ging der „Frauenlob"

in einem furchtbaren Wirbelsturme unter, und 1862 hatte man den Verlust des Seekadettenschulschiffes „Amazone" zu beklagen.

Wegen geringen Verständnisses, allerlei Schwierigkeiten und Geldmangels verlangsamte sich die Ausgestaltung der Flotte, so daß sie 1864 im Kriege mit Dänemark der feindlichen weitaus nicht gewachsen war. Immerhin verminderte sie die Blockadegefahr. Drei preußische Schiffe griffen am 17. März fünf große dänische nordwestlich von Rügen an, mußten sich aber feuernd zurückziehen. Auch sonst stellten sich einzelne Schiffe zum Gefecht und bewiesen den kühnen Unternehmungsgeist der neuen Marine. Drei Fahrzeuge vereinigten sich in der Nordsee mit einem dort eintreffenden österreichischen Geschwader, beteiligten sich an dem erfolgreichen Kampfe bei Helgoland und bemächtigten sich der dänisch-friesischen Inseln.

Durch den Verlauf des Krieges erkannte die preußische Heeresleitung die Notwendigkeit einer rascheren Vergrößerung der Flotte, vermochte aber in der noch landbefangenen Kammer nicht viel zu erreichen. Demgemäß kamen nur ein kleiner Panzer, vier Korvetten und mehrere Kanonenboote hinzu. Die Auseinandersetzung mit Österreich 1866 brachte keine Begegnung auf See, weil die stärkere k. und k. Flotte die Adria nicht verlassen konnte, wo sie aber die Italiener bei Lissa glänzend besiegte. Dafür leisteten die preußischen Schiffe beim Übersetzen von Truppen über die Elbe, bei der Einnahme hannoverscher Küstenplätze und sonst mancherlei Dienste.

Der Norddeutsche Bund entstand und wandelte die preußische in eine deutsche Bundeskriegsmarine auf wesentlich breiterer Grundlage. Am 1. Oktober 1867 sank die Flagge mit dem preußischen Adler vom Maste, und an ihrer Stelle stieg die gekreuzte norddeutsche empor, welche später die kaiserlich deutsche geworden ist. Die Kosten der Marine bestritt nunmehr der Bund, dessen gesamte seemännische Bevölkerung zum Dienste in der Marine verpflichtet war. Für diese bildete der Erwerb der Küstenstrecken in Mecklenburg, Holstein, Schleswig und Hannover einen sowohl dem Umfange wie dem Werte nach ganz bedeutenden Gewinn. Es kam dies äußerlich dadurch zum Ausdrucke, daß die Marinestation der Ostsee, wie schon gesagt, nach dem früher dänischen Kiel übersiedelte. Dort besaß sie einen Hafen ersten Ranges in der tiefen, schwer zugänglichen Förde, günstig gelegen, eine stete Drohung für Dänemark. Die Kieler Werft wurde eingerichtet, und die Kommandobehörden erfuhren eine Vermehrung.

Die Werften Kiel und Wilhelmshaven widmeten sich dem Eisenbau, während die kleinere Danziger Werft noch Holzschiffe auf Stapel legte. Nun erwies aber das gepanzerte Eisenschiff im amerikanischen Bürgerkriege seine volle Überlegenheit vor hölzernen Fahrzeugen. Gern hätte man es auch in Deutschland hergestellt, aber hierfür genügte die heimische Großgewerbekraft

noch nicht. So mußten denn die Bauaufträge der Panzerschiffe nach England und Frankreich wandern, doch versuchte man in Wilhelmshaven und Stettin schon das Höchste, freilich in der Weise, daß das Material größtenteils aus England bezogen wurde, außer der Geschützausrüstung, welche das Inland bereits zu liefern vermochte. Mit richtigem Blick erkannte Prinz Adalbert den Vorzug der Kruppschen Hinterlader vor den englischen Vorderladern und leitete damit die enge Verbindung der Marine mit der Kruppschen Schwerindustrie ein, welche nachhaltig wirken und der deutschen Schiffsartillerie und -Panzerung eine augenscheinliche Überlegenheit verschaffen sollte.

Bereits im Jahre 1867 wurde ein Flottengründungsplan entworfen, der die Aufstellung von 16 Panzerschiffen, 20 Fregatten und Korvetten und mehr als 30 kleineren Fahrzeugen innerhalb von 10 Jahren vorsah, freilich mit Anrechnung der bereits vorhandenen Streitkräfte. Der Reichstag des Norddeutschen Bundes bewilligte dem Kriegs- und Marineminister von Roon die Mittel für solche Vermehrung, auch für Hafenanlagen und Küstenschutz. Die Einrichtung des Jadehafens gelangte zum Abschluß, so daß er am 17. Juni 1869 als erste Flottenstation der Nordsee durch König Wilhelm I. mit dem Namen Wilhelmshaven eingeweiht werden konnte. Er erwies sich freilich stärker in der Abwehr als für den Angriff, weil ihn das seichte, schwer zugängliche Wattenmeer deckt, dafür aber das britische Helgoland im Wege lag. Als dritter Kriegshafen galt Danzig. Schon fühlte man sich befähigt, den Kronprinzen Friedrich Wilhelm bei der Einweihung des Suezkanals mit einem stattlichen Geschwader von fünf Schiffen auftreten zu lassen.

Nun brach der Krieg 1870 mit Frankreich aus. Der Norddeutsche Bund verfügte damals über 48 Kriegsfahrzeuge, darunter 3 Panzerfregatten, denen der Feind freilich 232 Einheiten mit 33 Panzern entgegenzustellen vermochte. Bei solchem Mißverhältnisse durften die Deutschen keine größeren Unternehmungen wagen, um so weniger, als einige ihrer stärksten Schiffe sich nicht in voll kampffähigem Zustande befanden, die Gesamtheit auf die weite Strecke von der Ems bis Danzig verteilt war und einige Fahrzeuge im Auslande weilten.

Die Franzosen erschienen mit einem Geschwader je in der Ost- und Nordsee. Damit stand ein tatkräftiges Vorgehen der gewaltigen Übermacht zu befürchten, verbunden mit Landungsversuchen, wofür sie 30 000 Mann eigener Truppen besaßen, welche noch 40 000 Dänen vermehren konnten. Aber die Unkenntnis der deutschen Seemaßnahmen und die raschen Erfolge des deutschen Landheeres hielten sie von jedem Angriff ab. Das Ostseegeschwader lag zeitweise in Kopenhagen, zeitweise kreuzte es untätig umher, wobei es nur am 17. August zu einem leichten Erkundungsgefechte kam. Vor Danzig machte die deutsche Korvette „Nymphe" in der Nacht vom 22. zum

23. Auguſt einen kühnen Ausfall gegen drei franzöſiſche Panzerſchiffe, was zur Folge hatte, daß die Franzoſen ſich nicht wieder an der preußiſchen Küſte verankerten, bis ſie im September das ihnen wegen der Engen und Bänke unangenehme Fahrwaſſer ganz aufgaben. Inzwiſchen hatte ſich das Nordſeegeſchwader bei Helgoland feſtgelegt, um von dort aus die Mündungen der Elbe, Weſer und Jade zu ſperren. Ende Auguſt wurde das Wetter unruhig; es wehte längere Zeit aus Weſten, was die Franzoſen ſehr beläſtigte. In der Vorausſetzung, daß dadurch Havarien und Kohlenmangel eingetreten ſeien, faßte der Führer der deutſchen Hochſeeflotte, Admiral Jachmann, den kühnen Entſchluß, den Feind anzugreifen. Am 11. September nachmittags verließ er mit ſeinen drei Panzerſchiffen Wilhelmshaven und ſteuerte auf Helgoland. Aber er fand den Feind nicht mehr, denn an demſelben Morgen hatte die franzöſiſche Flotte ihren Stützpunkt geräumt und war nach Cherbourg abgedampft. So ging in der Oſt- wie in der Nordſee die feindliche Blockade ruhmlos zu Ende, obwohl beide Geſchwader bis gegen Weihnachten wiederholt auf kurze Zeit in der Nordſee erſchienen.

Dagegen gelang es der deutſchen Korvette „Auguſta“ unfern der Mündung der Gironde, drei ſchwer beladene franzöſiſche Kauffahrer zu kapern oder in Brand zu ſchießen und dem Kanonenboot „Meteor“, am 9. November bei Havanna ein ſiegreiches Gefecht mit dem doppelt ſtärkeren Aviſo „Bouvet“ zu beſtehen. Dieſem zerſtörte ein Treffer die Maſchine; nur durch ſchleuniges Setzen der Segel entkam er auf neutrales Gebiet. Schließlich ſahen ſich alle im Auslande befindlichen deutſchen Fahrzeuge von überlegenen feindlichen Kräften in Liegehäfen abgeſperrt. Wenn die norddeutſche Flotte auch nicht viel erreichte, ſo hatte ſie doch den kühnen Geiſt ihrer Beſatzung und die zähe Treue im ermüdenden Vorpoſtendienſt erwieſen. Freilich wäre wohl ein dreiſteres Verhalten nutzbringender geweſen, ſowohl für das Selbſtvertrauen der Mannſchaften, als zur Belehrung der deutſchen Binnenbevölkerung, die außer in den Küſtenſtädten immer noch wenig Sinn für die Bedeutung des Seeweſens hatte. Man klebte eben noch zu ſehr an einer tauſendjährigen Landüberlieferung.

Der denkwürdige 18. Januar 1871 brachte in dem prunkenden Königsſchloſſe zu Verſailles das Deutſche Reich und mit ihm die deutſche Flotte. Stolz ſtieg die purpurne Kaiſerſtandarte am Maſte empor. Was der Norddeutſche Bund nicht zu leiſten vermochte, vollbrachte das Deutſche Reich durch ſein raſch empor ſteigendes Staats- und Wirtſchaftsleben und durch ungeahnt anwachſende Geldmittel. Der Seeverkehr erweiterte ſich zum Welthandel. Das geſamte Schiffsweſen nahm einen gewaltigen Aufſchwung ſowohl an Zahl, wie an Größe und Leiſtungsfähigkeit. Die Regierung erkannte, daß der Flotte im Kreiſe der nunmehrigen politiſchen Aufgaben eine weſentlich größere

Bedeutung zukomme, als man ihr bisher eingeräumt hatte. Das Marineministerium wurde am 31. Dezember durch die kaiserliche Admiralität ersetzt, deren Chef die Befehlsgewalt und Verwaltung leitete. Der greise Prinz Adalbert zog sich von seinen Ämtern zurück und starb im Juni 1873. An die Spitze der Marine trat der bedeutende General v. Stosch. Er war ausersehen, die Erfahrungen der Armeeverwaltung auf das Seewesen zu übertragen. Klaren Blickes und festen Willens hat er sein Werk gefördert. Ein von ihm bei seinem Amtsantritte aufgestellter Flottengründungsplan gelangte wirklich zur Durchführung, und zwar ohne ausländische Schiffsbauwerften in Anspruch zu nehmen. Dies erforderte naturgemäß eine Erweiterung der heimischen Werften und des Personalbestandes. Besondere Aufmerksamkeit widmete man der Schulung von Mannschaften und Offizieren. So erfolgte die Begründung der Marineakademie nach dem Muster der Kriegsakademie für die kriegswissenschaftliche Ausbildung der Seeoffiziere, und die der Schiffsjungenabteilung, welche einen tüchtigen Unteroffiziersstamm erziehen sollte. In Wilhelmshaven entstand eine wirkliche Marinestation für die Nordsee mit der 2. Flottenstamm-, der 2. Werftdivision und einer Stationsintendantur. Die beiden Flottendivisionen wurden in Matrosendivisionen umgestaltet und noch viele andere Einrichtungen getroffen. Trotz alledem entwickelte sich das Verständnis für die Marine nur langsam, infolgedessen der Reichstag mit Bewilligungen knauserte, und Stosch selber lebte der Überzeugung, daß Deutschland im Kriegsfalle dem Landheere die Angriffstätigkeit überlassen müsse. Demgemäß ging er zwar wohlüberlegt, doch bedächtig vor, jede Übereilung vermeidend. Bei den vorhandenen Mitteln mochte dies zunächst richtig sein; es machte den Flottengedanken aber nicht volkstümlich, und selbst Bismarck hielt lange nicht viel von der Flotte als Stätte wirklicher Macht. Auch Kaiser Wilhelm huldigte der Landüberlieferung. Er fühlte sich zu alt, um die Bedürfnisse der hereinbrechenden Neuzeit in sich aufzunehmen und nach außen zu betätigen.

Die deutsche Seemacht bildeten 1872: 6 Panzerschiffe, 11 Korvetten, 6 Schulschiffe und 25 kleinere Fahrzeuge. Im folgenden Jahre (1873) wurde dem Reichstage ein Flottengründungsplan vorgelegt, der sich in engen Grenzen bewegte. Demnach sollten die deutschen Streitkräfte 1882 aus 8 Panzerfregatten, 6 Panzerkorvetten, 28 Torpedofahrzeugen usw., im ganzen aus 100 Schiffen bestehen. Die einmaligen Ausgaben veranschlagte man auf die damals sehr hoch erscheinende Summe von 214 Millionen Mark. Als die Frist 1882 ablief, zeigte sich die in Aussicht genommene Schiffszahl ungefähr erreicht, doch fehlten noch 17 Torpedoboote. Dafür erhielten alle Schiffe Torpedos. Im Jahre 1883 zählte man 12 Panzerschiffe, 14 Panzerfahrzeuge, 20 Korvetten, 7 Schulschiffe, 18 Avisos und Kanonenboote und 8 Torpedoboote.

Die Panzerplatten wurden seit den 70 er Jahren in Deutschland hergestellt. Auf dem Gebiete des Schiffbaues und der Schwerindustrie errang der deutsche Geist allgemach Erfolge, welche die Leistungen aller anderen Völker hinter sich ließen.

An Beschäftigung fehlte es der jungen Flotte keineswegs. 1872 waren Maßregeln gegen Haiti notwendig, 1873 erfolgte Beteiligung an der Krönungsfeier in Norwegen, 1873—74 der Schutz deutscher Erfordernisse an den spanischen Küsten, 1876 solcher gegenüber China und in Saloniki, 1878 gegenüber Nicaragua, 1879 gegen Chile und Peru, 1880 in Dulcigno, 1881 in Liberia, 1880—81 in Ostasien, 1882 in Dahome, 1883 bei den Hermitinseln des Indischen Ozeans u. a. Dazu gesellte sich 1882 und 83 eine wissenschaftliche Sendung nach Süd-Georgien und Gelegenheitsbesuche fremder Häfen, um die deutsche Flagge zu zeigen für Aufrechterhaltung des Ansehens und Hebung des Selbstgefühls dort ansässiger oder beschäftigter Landsleute. Eine ernstere Betätigung, welche die spanisch-karlistischen Wirren 1874 ermöglichten, wagte man noch nicht. Auch ohne sie übertrafen die Anforderungen des Auswärtigen Amtes vielfach die Kräfte, so daß die Ausbildung mitunter litt und kein Panzergeschwader zum Schutze der eigenen Küste gebildet werden konnte. Erst 1878 gestattete der Mannschafts- und Schiffsbestand ein solches für die Heimat während der Sommermonate. Immerhin bewirkte die Rührigkeit der deutschen Seeleute und das feste Einschreiten gegen fremde Gewalttätigkeiten, daß die Übergriffe gegen Reichsangehörige und Handelsschiffe fast ganz aufhörten.

Ein bedauerliches Unglück bewirkte den Verlust eines der neuesten Panzerschiffe, des „Großen Kurfürst", den am 31. Mai 1878 der „König Wilhelm" versehentlich im Kanal rammte und zum Sinken brachte. Mehr als die Hälfte der Besatzung, 269 Mann, fanden den Tod in den Wellen.

Als Stosch 1883 vom Amte schied, hatte er die deutsche Seemacht zu einer Flotte zweiten Ranges erhoben. Ihm folgte General v. Caprivi als Chef der Admiralität, der sich mit Hingabe in das neue Gebiet einarbeitete, aber sich doch ebensowenig, ja noch weniger als sein Vorgänger, den Landanschauungen zu entziehen vermochte, nun gar, da die Geldmittel immer noch keinen weitergehenden Anforderungen entsprachen. So legte er das Hauptgewicht auf Heimatdienst und Küstenschutz, der unter ihm zur Durchführung gelangte. Die Marineartillerie und die Marineinfanterie wurden vermehrt, die Mobilmachungen, die kriegsmäßigen Sommerindienststellungen, Manöver und Reservebildungen geordnet. Eine seit Beginn der 80 er Jahre eingeführte neue Seekriegswaffe, der Torpedo, erregte noch viele Zweifel über Wert und Wirkung im Ernstfalle. Caprivi hielt sie für seine Küstenschutzbestrebungen besonders geeignet und förderte sie in einer Weise, die sich

ſpäter als muſtergültig bewieſen hat. Demgemäß forderte er den Bau von 150 Torpedobooten, wofür er bereit war, von der Herſtellung großer Panzerſchiffe abzuſehen. Der Reichstag gab ſeine Genehmigung.

In Caprivis Amtszeit fielen zwei Vorgänge, welche von entſcheidender Bedeutung wurden: die erſten deutſchen Kolonialbeſtrebungen und das Auftreten neuer Seemächte. Das deutſche Reich wandelte ſich damals aus einem Acker- zum wirtſchaftlichen Miſchſtaate mit langſamem Vorwiegen des Großgewerbes. Mitte der 70er Jahre begann die Nahrungsmitteleinfuhr die Ausfuhr zu übertreffen. Naturgemäß ſteigerten ſich die Bedürfniſſe der Induſtrie. Sie brauchte Rohmaterialien, Halbfabrikate und Fabrikate, während ihre daheim gefertigten Erzeugniſſe im Auslande Abſatz finden mußten. Dieſe Wechſelwirkung ſteigerte das Geld- und Bankweſen und erforderte Erweiterung der Verkehrsmittel. Maſſenhaft verlangte man Schiffe für den Überſeeaustauſch, und entſprechend wurden ſie hergeſtellt. Auf allen Meeren bis zu den fernſten Enden der Erde flatterte die ſchwarz-weiß-rote Handelsflagge luſtig im Winde. Aber Induſtrie und Wirtſchaft forderten mehr, ſie bedurften der Kolonien. Das Reich folgte dieſem Zuge und trat ſeit 1884 in die Reihe der Kolonialſtaaten. Es beſetzte Togo, Kamerun, Neuguinea und Oſtafrika. Man war angelangt bei Weltwirtſchaft und Welthandel, bei einem Deutſchland über See. Die Flotte ſah ſich dadurch berührt. Eine Neueinteilung der Schiffe mußte geſchehen. Die bisher übliche zweijährige Ablöſungszeit der Überſeeſchiffe wurde in einen zweijährigen Wechſel der Beſatzungen mit Hilfe von Dampfern der größeren Reedereien umgewandelt, wodurch die Schiffe ſo lange fern bleiben konnten, bis ſie größerer Ausbeſſerungen bedurften. Auf dieſe Weiſe behielt man die Hauptkräfte der Flotte für den Heimatdienſt verfügbar. Man errichtete ein Schulgeſchwader für Ausbildungszwecke, das die deutſche Flagge auf dem Atlantiſchen Ozeane vertrat.

Bewirkte der Eintritt Deutſchlands in den Kreis der Kolonialmächte ſchon naturgemäß allerlei politiſche Reibungen, ſo kam noch hinzu, daß manche Ereigniſſe auf das nahende Ende des „ewigen Weltfriedens“ hindeuteten. Sämtliche größeren Uferſtaaten ſteigerten nämlich ihre Flottenrüſtungen. Neben England und Frankreich erſchienen Italien, Rußland, die Vereinigten Staaten und ſelbſt Japan auf dem Plane. Den umgekehrten Weg ging Deutſchland, wo ſeit 1883 eine Unterbrechung der bisherigen Richtung derartig eintrat, daß bis 1889 nur ein einziges Panzerſchiff vom Stapel lief. Die natürliche Folge war ein Zurückbleiben der Hochſeeflotte gegenüber denjenigen anderer Reiche, ſo daß ſie bei Caprivis Abgang nicht mehr die Stellung einnahm, die ſie unter ſeinem Vorgänger errungen hatte, ja weitgehend auf kriegeriſche Seegeltung verzichtete.

Um dies zu verstehen, müssen verschiedene Dinge in Betracht gezogen werden. Beim Antritte seines Amtes fand Caprivi das bisherige Bauprogramm im wesentlichen beendigt. Die Ansichten gingen auseinander, das Geld war knapp, Caprivi glaubte nur die Wahl zu haben, entweder den Küstenschutz ordentlich auszubilden, oder diesen auf Kosten der Hochseeschiffe zu vernachlässigen. Er entschied sich für das Verteidigungswesen. In den letzten drei Kriegen hatte die Flotte wenig geleistet und deshalb ihren Wert oder gar ihre Notwendigkeit nicht durch die Tat bewiesen. Fast nirgends war mehr die einstige Flottenbegeisterung vorhanden, und der Reichstag benahm sich im Bewilligen von Mitteln sehr zurückhaltend oder gar knauserig. Hiermit mußte wohl oder übel gerechnet werden. Caprivis Walten bildete das Ende der Festlandüberlieferung; erst nach ihm begann die neue Zeit mit ihren erweiterten Anschauungen, ihren flüssigeren Geldmitteln und gewaltig anwachsenden Erfordernissen und Ausgaben.

Immerhin, als der greise Kaiser Wilhelm am 3. Juli 1887 seine letzte Flottenschau in Kiel abhielt, konnten sich daran 22 Kriegsschiffe und 13 Torpedoboote beteiligen. Zugleich geschah die wichtige Grundsteinlegung des Nord-Ostseekanals.

Überblicken wir die Entwicklung der letzten Zeit, so erkennt man: Auf die Anfänge der deutschen, preußischen und norddeutschen Seestreitkräfte folgte der Ausbau zu einer Flotte zweiten Ranges nach dem Stoschschen Plane 1873—1883, woran sich ein Stillstand für die eigentliche Hochseeflotte schloß. Der erste Reichsflottenbau endete mit Caprivi.

Bemerkt mag noch werden, wie sich die Deutschen auch wissenschaftlich eifrig zur See betätigten. In den Jahren 1868—70 begegnen wir ihnen auf einer Nordpolfahrt und zugleich mit Temperaturmessungen an den Küsten von Spitzbergen beschäftigt. 1874—76 ging es nach den Kerguelen zur Beobachtung des Venusdurchganges vor die Sonne. Von 1877—84 widmeten sich Kriegsschiffe ausgedehnten Meeresuntersuchungen und Temperaturmessungen, und so setzte es sich fort bis 1906—07, bis zur Forschungsreise von S. M. S. „Planet" in der deutschen Südsee. Seit 1872 betätigten sich Schiffe der Kaiserlichen Marine bei Küstenmessungen zur Herstellung deutscher Seekarten. Und ein Deutscher war es, der den Kreiselkompaß erfand, jene Einrichtung, die unseren Riesendampfern, Kriegsschiffen und namentlich den Unterseebooten, unabhängig vom Erdmagnetismus, den Weg durch die Wasserfluten weist.

Somit zeigte sich überall auf dem Meere: Deutscher Fleiß, deutsche Tat- und Geisteskraft.

5. England und Deutschland.

Am 15. Juni 1888 bestieg Kaiser Wilhelm II. den Thron der Hohenzollern, welcher im Gegensatz zu seinem Vater und Großvater ein lebhaftes Empfinden für Seegeltung hegte. Er meint, es sei ihm von seiner englischen Mutter angeboren. Oft hat er sich über deutsche Flottenrüstungen geäußert. Verwiesen sei nur auf die Worte von 1897: „Das deutsche Reich hat in der staunenswerten Entwicklung seiner Handelsinteressen einen solchen Umfang gewonnen, daß es meine Pflicht ist, der neuen deutschen Hanse zu folgen und ihr den Schutz angedeihen zu lassen, den sie vom Reiche und vom Kaiser verlangen kann." 1899 sagte er kurz und treffend: „Bitter not ist uns eine starke deutsche Flotte." Bewußt schritt er seinen Weg. Hatte die Marine bisher wesentlich nur als Ergänzung der Wehrkraft zu Lande gegolten, so erstrebte er, sie ebenbürtig neben ihre ältere Genossin zu stellen, was schon darin hervortritt, daß ihre Leitung von nun an ausschließlich nur Seeoffiziere erhielten. Der neue Herrscher erhob sich zum Schöpfer deutscher Großmacht auf dem Meere.

Freilich türmten sich bedeutende Schwierigkeiten entgegen, vor allem der überkommene Philistergeist, die Zaghaftigkeit und das enge Grenzpfahldenken. Wohl oder übel mußte man sich erst zu einer Weltauffassung durchringen, zu der Erkenntnis, wie unendlich viel man durch die jahrhundertelange Ohnmacht eingebüßt habe. Zustatten kam die Entwicklung von Handel und Großgewerbe. Das Reich vermochte ohne Seegeltung, ohne Seemacht auf die Dauer nicht zu bestehen, es brauchte ein „Deutschland zur See".

Dem ganz persönlichen Eingreifen des Kaisers ist viel zu danken. Ihm zur Seite traten weitblickende Männer, die sich namentlich im deutschen Flottenvereine und dem deutschen Kolonialvereine zusammenfanden. Der Ausdauer, dem Opfermute und der Werbetätigkeit dieser Kreise verdankt das Binnenvolk eine Klärung seiner Meinungen, ein Umdenken überlieferter aber überlebter Anschauungen.

Der Widerstand der Reichstagsmehrheit blieb zunächst noch unüberwindlich, wodurch keine Tätigkeit großen Schnittes aufkommen konnte. Überhaupt ist die Schöpfung einer Kriegsflotte eine der weitschichtigsten, schwierigsten Unternehmungen, welche nicht bloß Geld, sondern auch umfangreichste, sorgsamste Vorbereitung, große Kenntnisse, stets neue Erfahrungen und eine gewaltige Technik verlangt. Nach den Worten von Hallers bedarf es dafür folgendes: erstklassiger Schiffsbauwerften, eines Großgewerbes zur Herstellung leistungs- und widerstandsfähigen Materials und Erbauer, die mit all den Tausenden von Erfordernissen vertraut sind, die ein Schlachtschiff braucht, Verständnis für die verschiedenen Gruppen von Fahrzeugen und die Art ihres Zusammenwirkens, für jedes Fahrzeug von Grund aus

geschulte Besatzung, Stabs- und Flaggoffiziere, die in gleicher Weise mit der Schiffahrtskunde wie der Geschwaderführung, mit Seetaktik und Strategie vertraut sind. Zur Ausrüstung, Instandhaltung und Verwertung gehören: Kriegshäfen, Docks und Magazine, musterhaft eingearbeitete Mannschaften, ferner Deck-, Ingenieur-, Sanitäts-, Seeoffiziere und schließlich der umfangreichste wissenschaftliche und tätige Ausbildungsdienst. Die Verwaltung erfordert mannigfachste Einrichtungen sowie die Indienststellung und Bereithaltung massenhafter Flottenteile, Geschütze und Geschosse, stetes Prüfen und Erproben.

Zwei Dinge hemmten schwer die Entwicklung der deutschen Seemacht. Das waren die britische Insel Helgoland und die räumliche Trennung der Ost- von der Nordsee. Helgoland, Heligoland, das heilige Land, ist ein Stück alter Friesenerde, welches in den Besitz Dänemarks und, wie wir sahen, 1807 in den Englands gelangt war. Seit 1868 hatte sie einen eigenen Gouverneur. Zwar entwickelte sich die Insel zu einem beliebten Seebade, verursachte seinen Beherrschern aber dennoch größere Kosten als Erträge. Wegen der allgewaltigen eigenen Seemacht brauchte man ihre strategische Bedeutung nicht hoch einzuschätzen. Als nun Kaiser Wilhelm für den halben europäischen Quadratkilometer den besseren Teil von Ostafrika bot, glaubten die Engländer ein gutes Geschäft zu machen und gingen darauf ein. Die britische Regierung meinte, der Wogenanprall würde den bröckelnden Felsen bald völlig verschlingen, sie jedenfalls stets in der Lage sein, das Eiland leicht zurückgewinnen zu können. Aber deutsche Tatkraft und deutsches Geschick veränderten rasch die Sachlage. Die gefährdete Nordwestseite Helgolands wurde mit einer Quadermauer umzogen zum Schutze vor der nagenden Meerflut. Zugleich erweiterte man durch langwierige Sandaufschüttungen das Unterland um das Doppelte und gestaltete es zu einem befestigten Kriegshafen für leichte Seestreitkräfte. Das Gestein des Oberlandes wurde für Kasernen, Schießbedarfs- und Mundvorratsräume ausgehöhlt und mit vertieft angebrachten, weit tragenden Steilfeuergeschützen versehen, welche rings die See beherrschen. So gestaltete sich das verloren geglaubte Eiland zu einer Seefestung ersten Ranges, welche an Bedeutung das vielgerühmte Gibraltar hinter sich läßt.

Für Seeverkehr und Flottenverwendung erweist sich Deutschlands Lage an zwei Meeren äußerst ungünstig, denn die jütische Halbinsel und die dänischen Inseln trennen die Ost- von der Westküste. Der Handel wird dadurch erschwert, nicht bloß wegen der Entfernung, sondern auch wegen der Strandungsgefahr, der jährlich Hunderte von Schiffen zum Opfer gefallen sind. Noch schlimmer für die Marine: sie sah sich in jedem einheitlichen Unternehmen gelähmt. Diese Umstände haben ein halbes Jahrtausend lang den

Plan der Herstellung einer abkürzenden Fahrrinne in Erwägung gebracht, bis König Christian VII. im Jahre 1784 den Eiderkanal ausführen ließ, der von etwas nördlich der Elbemündung bis zum Kieler Hafen reichte. Aber er genügte nur für den Verkehr kleiner Schiffe. Seit dem Aufstreben der deutschen Flotte und der politischen Vereinigung der Seeküsten brauchte man ein breiteres und tieferes Fahrwasser. So eröffnete, wie wir sahen, Kaiser Wilhelm I. am 3. Juni 1887 einen Neubau, der noch innerhalb der Elbe mündet und dadurch besser geschützt ist. Sein Haupt entblößend tat der greise Herrscher drei Schläge mit den Worten:

„Zu Ehren des geeinigten Deutschlands,
Zu seinem fortschreitenden Wohle,
Zum Zeichen seiner Macht und Stärke!"

Acht Jahre später, 1895, konnte der Enkel, konnte Kaiser Wilhelm II. unter dem Donner von Kanonen der friedlich vereinten Marinen aller Völker an der Einfahrt bei Holtenau den Schlußstein des Werkes als Grundstein für ein Denkmal seines verewigten Großvaters legen. Die Länge des Kanals beträgt fast 99 Kilometer, die Breite erreichte im Durchschnitt 60 Meter, an der Sohle 22 Meter, die Tiefe 8,5 Meter. Mehr und mehr zeigte sich dann, daß auch diese Ausmaße der modernen Schiffsentwicklung nicht entsprachen, weshalb eine Erweiterung erfolgen mußte, auf eine Wasseroberfläche von 102 Meter, eine Sohlenbreite von 44 Meter und Vertiefung des Bettes bis zu 11 Meter. Diese notwendige Arbeit war eben beendet, als der Krieg ausbrach.

Der Kaiser-Wilhelm-Kanal hob die Nachteile der Vereinzelung von Ost- und Nordsee für Deutschland auf. Nun war eine stete, rasche und geheime Verbindung und Verschiebung der Kriegsschiffe von links nach rechts sowohl, wie umgekehrt ermöglicht. Dies wog besonders schwer, weil die Trennung für fremde Staaten im Ernstfalle bestehen blieb, denn dann konnte Rußland seine Gewässer nicht verlassen und keine Westmacht ohne Gewaltmaßregeln gegen Neutrale hinein. So bedeutete der Kanal für die Marine eine rettende Tat.

Seit der Erwerbung Helgolands und der Schaffung des Kaiser-Wilhelm-Kanals vermochte die deutsche Flotte sich voll zu entfalten. Gefördert vom Oberhaupte des Reiches, getragen von einem tüchtigen arbeitsamen Volke und stets zunehmenden Geldmitteln, wuchs sie in ungeahnt kurzer Zeit empor zur zweiten Seemacht der Welt. Längs der Küste entstand eine Reihe Stützpunkte, von Borkum und Emden bis Pillau, die Ostsee begann zurück- und die Nordsee in den Vordergrund zu treten: Wilhelmshaven wurde zur Hauptmarinestation, welches mit Helgoland und Cuxhaven ein unbezwingbares Dreieck in der deutschen Bucht bildet und die Elbe- samt der Wesereinfahrt schützt. Mächtige leistungsfähige Werften erwuchsen, während die Firma Krupp

in Essen furchtbare unübertreffliche Geschütze und undurchdringliche Panzerplatten lieferte. Das maritime Bild der Welt begann sich zu verändern.

Tatkräftig griffen die deutschen Seestreitmittel ein in die Ereignisse der fernsten Ferne. In Ostafrika brach ein großer Araberaufstand los, der 1888/89 das Kreuzergeschwader mit Verstärkungen aus der Heimat beschäftigte. Wenig später 1891 mußte es sich nach Ostasien zum Schutze der dortigen Deutschen begeben, worauf es wieder galt, 1893 den deutschen Seehandel in dem amerikanischen Brasilien zu sichern und die empörerischen Neger des afrikanischen Kamerun zu züchtigen. Immer deutlicher trat der Wert eines Stützpunktes an Chinas Küste in die Erscheinung. So wurde am 15. November 1897 Tsingtau besetzt und dann durch Pacht erworben. Geschützt durch ein Seebataillon und Matrosenartillerie gestaltete es sich einerseits zum Hafen deutscher Kreuzer und Kauffahrteischiffe, andererseits zu einer deutschen Musterstadt im äußersten Osten. Stolz erhoben sich deutsche Prachtbauten, die Einwohner mehrten sich, und der Handel erlangte Bedeutung. Aber gerade solche Tatsachen erweckten den Neid des Auslandes, vor allem Englands, das sich als Alleinherrscher der Meere betrachtete.

Den Anfängen der preußischen Marine hatte Britannien freundwillig gegenüber gestanden. Deutschland erschien als sein natürlicher Verbündeter gegen das unter Napoleon III. aufstrebende Frankreich. Die Beziehungen der beiderseitigen Höfe waren gut, und das auf die Ostsee abgedrängte Land des Großen Kurfürsten konnte es nach britischer Auffassung kaum über eine harmlose Spielerei hinausbringen. So nahmen einige englische Offiziere Dienst in der neuen Flotte, eine Anzahl preußischer Kadetten durfte auf englischen Schiffen mitfahren und sich sogar an den Seemaßnahmen des Krimkrieges beteiligen.

Aber die Verhältnisse änderten sich: Aus dem machtlosen deutschen Bunde erwuchs der norddeutsche Bund und dann gar das waffengewaltige deutsche Reich. Sofort wurde dies in England empfunden. Hatte die öffentliche Meinung sich dort bisher für die Deutschen erklärt, so begann sie seit der Schlacht bei Sedan umzulenken. Die britische Presse trat auf die französische Seite, und die britische Regierung ließ gewaltige Waffenlieferungen nach Frankreich zu, die schließlich gereizte Auseinandersetzungen mit Bismarck bewirkten. Die Angliederung Elsaß-Lothringens verstimmte jenseits des Kanals noch weiter; 1875 betrieb das Kabinett von St. James eine Politik, die als sehr unfreundlich gelten mußte. Immerhin wünschte der große Kanzler mit dem mächtigen Handels- und Seevolke in Frieden zu leben und behandelte die britischen Wünsche 1878 auf dem Berliner Kongreß möglichst rücksichtsvoll, durchaus zum Verdrusse Rußlands. 1880 dachte er sogar an ein Bündnis mit England und begünstigte dann die Besetzung

Ägyptens durch die Briten, weil sie eine dauernde Spannung mit Frankreich in Aussicht stellte. Als die Erwerbung von Kolonien einsetzte, verfuhr Bismarck sehr vorsichtig und ging nicht auf weitschauende Ausdehnungspläne ein, weil ihm die Freundschaft des nahen Englands wichtiger dünkte als eine Besitzerweiterung im fernen Afrika.

Seit dem Regierungsantritte Kaiser Wilhelms II. steigerte sich das bisher kühle Einvernehmen deutscherseits zu offener Hinneigung. Der neue Herr brachte dies schon zwei Tage nach Bismarcks Entlassung öffentlich in einer Rede zum Ausdrucke, daß Englands Flotte und Deutschlands Heer gemeinsam den Frieden sichern würden. Diese Anschauung hinderte ihn freilich nicht, gerade die deutsche Seemacht zu fördern; er glaubte dies freundnachbarlich tun zu dürfen.

Im Jahre 1889 erfolgte die Dreiteilung der Marineleitung, der Admiralität: in das Reichsmarineamt, in eine Kommandobehörde und in das Marinekabinett. Das Reichsmarineamt hat die gesamte Verwaltung. Es stellt das Budget der Marine auf und besorgt Bau, Ausrüstung, Personalersatz, Indienststellung der schwimmenden Streitkräfte und die Vorbereitung für den Krieg bis zur Anfertigung von Seekarten. Der Bereich der zweiten Behörde, des Oberkommandos mit dem Admiralstabe, ist die Kriegführung als solche. Im Frieden schult sie die Marine für den Krieg, und im Kriege besitzt sie die Befehlsgewalt. Der Admiralstab entspricht ungefähr dem Generalstabe der Armee. Dem Marinekabinett unterstehen wie dem Militärkabinett die Personalangelegenheiten. Oberster Flottenherr ist der Kaiser.

Hervorragende Kräfte erwiesen sich tätig. Das Reichsmarineamt übernahm 1897 der tatkräftige und kluge Admiral Tirpitz, der es verstand, die Flotte volkstümlich und die Abgeordneten bereit für große Geldbewilligungen zu machen. 1895 wurde Knorr zum kommandierenden Admiral ernannt, ihm folgte Köster später als Großadmiral. Diese Männer sind die Lehrmeister und Vorkämpfer der deutschen Wehrmacht zur See geworden, welche sie mit dem gleichen Ordnungssinne, demselben Pflichtgefühle, dem hohen Mut und kühnem Unternehmungsgeist erfüllten, der sich im Heere ausgebildet hatte.

Immerhin hatte selbst Tirpitz sich noch nicht ganz von dem am Lande klebenden Gedankengange der Küstennahverteidigung befreit, wenngleich er jetzt ganz andere Gestalt erhielt und man nicht darin befangen blieb. Im Jahre 1898 setzte Tirpitz das erste große Flottengesetz durch, welches im Gegensatz zur bisherigen Auffassung das große Schlachtschiff als Grundlage der Streitkräfte zur See erklärte. Demnach sollten innerhalb von 6 Jahren, also bis 1904, nicht weniger als 19 Linienschiffe, 8 Küstenpanzer, 12 große und 30 kleine Kreuzer hergestellt werden.

Gewaltig hämmerte die Zeit. Der spanisch-amerikanische und der südafrikanische Krieg, das schnelle Anwachsen anderer Marinen machten auch für Deutschland eine Erweiterung des ursprünglichen Rüstungsplanes notwendig. So kam es 1900 zu der Forderung des doppelten der ersten Vorlage, die der Reichstag bis auf 6 große und 7 kleine Kreuzer bewilligte. Statt der früher verlangten 7 kleinen Kreuzer errichtete man 8 Torpedobootsflottillen. Ergänzt wurde das Flottengesetz von 1900 durch Zusätze von 1906, 1908 und 1912. Überdies beschloß man eine Vergrößerung der neu zu erbauenden Linienschiffe, d. h. die Einführung des sogenannten Dreadnoughttyps, der sich im Laufe der Zeit noch weiter an Umfang und Kampfkraft steigerte. Als Lebensdauer der Linienschiffe rechnete man zunächst noch 25 Jahre, die dann aber 1908 ebenfalls herabgesetzt und durch genaue Pläne für Neu- und Ersatzbauten geregelt wurden. Mit alledem steigerten sich die Ausgaben in einer früher für undenkbar gehaltenen Weise; aber Volk und Regierung hielten sie des Zieles wert. Der bis 1920 festgelegte Flottenbestand sollte sich belaufen auf 38 Linienschiffe, 20 große, 38 kleine Kreuzer und 144 Torpedoboote. Dazu kamen Unterseeboote, Küstenpanzerschiffe, ältere kleine Auslandskreuzer, Kanonenboote, Schulschiffe, Vermessungsfahrzeuge, Minenschiffe usw.

Hatte das Gesetz von 1898 noch den Gedanken der Schaffung einer Küstenverteidigungsflotte zum Ausdruck gebracht, so wollten das Gesetz von 1900 und seine Ergänzungen eine Streitmacht errichten, stark genug, um selbst dem größten Gegner auf offener See entgegenzutreten. Solch gewaltiges Emporstreben begann allgemach den älteren Seemächten, welche bisher in einem gewissermaßen anerkannten Verhältnisse dahingelebt hatten, unbequem zu werden, namentlich den Engländern, unter deren Flagge die Hälfte der Gesamtschiffe fuhr. Mit den geschärften Blicken der Weltübersicht und des Neides erkannte das Inselreich, daß zwei Staaten ihm gefährlich zu werden drohten: Nordamerika und Deutschland, deren Aus- und Einfuhr stetig zunahmen. Betrugen sie 1904 erst 10,3 zu 12,3 Milliarden Mark, so 1913 schon 18,8 zu 22,5 Milliarden. 1909 liefen 85 000 deutsche Handelsschiffe, von See kommend, in deutsche Häfen ein und zu gleicher Zeit noch mehr aus. Das deutsche Seehandelskapital betrug 1914 etwa 13 Milliarden. Solche Zahlen gaben zu denken.

Den Vereinigten Staaten ließ sich nicht viel anhaben, denn ihr Gebiet war zu ausgedehnt und entfernt. Es konnte nur durch einen gewaltigen Festlandkrieg ernstlich betroffen werden, der große Truppenmassen erforderte, die England nicht besaß. Überdies war der Verlust Kanadas und die Sperrung von Rohstoffen zu befürchten, welche das britische Großgewerbe notwendig brauchte. Bei solcher Sachlage erschien es besser, sich mit dem Nebenbuhler friedlich zu verständigen. Und das ist in äußerst geschickter

Weise geschehen. Die früher halb feindlichen Völker entdeckten, daß sie beide Angelsachsen seien. Der gegenseitige Handels- und Geldverkehr wurde weiter ausgestaltet, die Presse gewonnen, oft wechselweise geheiratet und schließlich, nach weiland päpstlichem Vorgange, die Erde tatsächlich zwischen beiden Mächten derartig geteilt, daß England die Amerikaner auf der westlichen und diese die Engländer auf der östlichen Halbkugel gewähren ließen. Die politische Wirkung ergab eine Steigerung des britischen und ein rasches Einsetzen des amerikanischen Imperialismus, der sich hier bald von Kuba bis zu den Philippinen erstreckte und die romanischen Staaten seins Erdteiles immer abhängiger zu machen wußte. Die Bürger Englands und die der Union verstanden sich und waren einander wohlgesinnt.

Um so freiere Hand blieb England nun gegen Deutschland, dessen Wettbewerb nach Lord Roseberys Äußerung die Wohlfahrt Englands benagte wie das Meer die morschen Teile seiner Küste. Natürlich herrschte diese Empfindung nicht sofort, sondern sie erwuchs erst allmählich und zwar um so sicherer, als sie nicht grundlos war. Drei Dinge flossen hierfür zusammen: Großgewerbe mit Handel bzw. Kapital, Kolonialpolitik und Flottenbau.

Durch seine glückliche Entwicklung hatte England sich seit dem 18. Jahrhunderte zu dem bedeutendsten Industriestaate, gewissermaßen zur Fabrik für die menschliche Gesamtheit emporgeschwungen mit gewerblicher Monopolstellung. Dadurch wandelten sich die ursprünglich ackerbauenden Bewohner der Insel bis zwei Drittel zum Fabrikvolke. Riesenverdienste ermöglichten, die Arbeiter gut zu entlohnen. Das änderte sich aber gegen Ende des 19. Jahrhunderts durch das Aufkommen anderer Völker. Absatz und Einnahmen begannen sich nunmehr zu vermindern, so daß keine weiteren Lohnerhöhungen bewilligt werden konnten. Demgegenüber hatten sich die gewerkschaftlichen Arbeiter vereinigt, gewannen die ungelernten Genossen und unternahmen, eine Verbesserung ihrer Lebensführung mit Gewalt zu erzwingen. Die Einleitung hierzu bildete der große Dockarbeiterstreik von 1889, der das Vorspiel jener gewaltigen Arbeiterkämpfe wurde, die bis auf den heutigen Tag nicht ganz beigelegt sind und das britische Wirtschaftsleben dauernd erschüttert haben. Vergebens suchte man der ständig werdenden Arbeitslosigkeit zu begegnen. Alle Bemühungen scheiterten, weil das englische Großgewerbe, im Vertrauen auf seine Alleinherrschaft, technisch und tatsächlich rückständig geworden war und sich deshalb von anderen, zumal von dem deutschen, überholt sah. So blieben schließlich nur zwei Möglichkeiten: entweder die bisherige Art umzugestalten und sich durch gesteigerte Tüchtigkeit, Fleiß und geregelte, sparsame Lebensführung ebenbürtig, womöglich überlegen zu machen, oder sich des unbequemsten Nebenbuhlers mit Gewalt zu entledigen. Ersteres ließ sich nicht oder nur unter schweren Erschütterungen erreichen, eine Erkenntnis,

die zur Gewalttat drängte, um so mehr, als sie für England nichts Neues bot, denn es hatte alle seine Widersacher, sobald sie gefährlich wurden, rücksichtslos bekämpft und zu vernichten verstanden.

Inzwischen steigerte sich die deutsche Massenwarenerzeugung immer mehr und nötigte zur Erschließung neuer Gebiete, sowohl für die Einfuhr von Rohstoffen als zum Absatz des Fertig- und Halbfertiggestellten. Dies führte zu Handelsgründungen in allen Weltgegenden, zu Anlagen des Großkapitals, von denen namentlich die Bagdadbahn politisch wichtig wurde, und zur Erwerbung von Kolonien. Damit aber verstärkten sich naturgemäß unliebsame Berührungen mit Britannien, ja der beiderseitige Wetteifer drängte nicht selten zu geheimem und offenem Wirtschaftskampfe, nun gar, als England seit dem Tode der Königin Viktoria seinen Kolonialbesitz innerlich zu festigen und nach außen hin gewaltig zu erweitern suchte. In seiner Unersättlichkeit begann es die südafrikanischen Republiken zu bedrohen. Dies verlegte den Brennpunkt der zwischenstaatlichen Reibereien 1895 nach Südafrika, wo Dr. Jameson mit Wissen und unter Beteiligung der britischen Regierung einen Versuch zum Umsturze der holländisch-afrikanischen Staatsordnung in Transvaal unternahm. Aber sein Vorhaben scheiterte, Jameson wurde geschlagen und gefangengenommen. Die deutsche Regierung, welche schon vorher für die vertraglich gewährleistete Sicherheit Transvaals eingetreten war, überreichte am letzten Tage des Jahres 1895 eine Note, in der sie die Aufrechterhaltung des südafrikanischen Rechtszustandes forderte. Eine englisch-deutsche Preßfehde entstand, die ihren Höhepunkt erreichte, als Kaiser Wilhelm am 3. Januar dem Burenpräsidenten Krüger seinen Glückwunsch aussprach, daß er aus eigener Tatkraft die Unabhängigkeit seines Landes gewahrt habe. Obwohl der britische Staat an der Sache öffentlich nicht beteiligt war, faßte man den Schritt des Kaisers in England als feindliche Handlung auf. Die Inselpresse stimmte ein Wutgeheul an: „Die britische Nation werde die Kaiserdepesche nicht vergessen, sobald es sich um auswärtige Maßnahmen handle." Die „Saturday Review" meinte: „Die Richtung der auswärtigen Politik sei klar. Man solle bereit sein, Deutschland zu bekämpfen, denn ‚Germaniam esse delendam'." Das unverschämte Ausbeutervolk hatte empfunden, daß das Deutsche Reich eine Macht sei, mit der man rechnen müsse, und hiermit war es sein Feind. Roh und nackt erklärte die „Saturday Review": „Völker haben jahrelang um eine Stadt oder ein Erbfolgerecht gekämpft; müssen sie nicht um einen Handel von 5 Milliarden Krieg führen?" Also: „Krieg ums Geld!" Als Schlimmstes aber erschien das Anwachsen der deutschen Flotte. Sie berührte den wundesten Punkt Britanniens, die Herrschaft auf dem Meere, welche es seit zwei Jahrhunderten, zumal seit der Schlacht bei Trafalgar, als sein unantastbares Sonderrecht betrachtete.

Wirtschaftliche, politische und Machterwägungen drängten zu demselben Ziele, auf die Vernichtung Deutschlands. Neid, Ärger und Furcht wirkten zusammen und erzeugten eine schwarzgallige Stimmung, die sich bis zur Kriegserklärung fortgesetzt und gesteigert hat, trotz einiger Rückschläge und trotz der warnenden Stimmen weitblickender Landsleute. Dabei dünkte jedes Mittel zulässig, um die Feindseligkeit in alle Herzen zu tragen und einen tiefgehenden Haß gegen Deutschland und Deutsche zu erregen. Während England selber den stärksten Imperialismus und Marinismus betrieb und ausschließlich aus wirtschaftlichen und Machtgründen dem Bruche zusteuerte, gebärdete es sich als Vertreter der Kultur, als Vorkämpfer für die Freiheit der kleinen Staaten, als Feind des in Deutschland wuchernden Militarismus. Es warf ihm Unersättlichkeit und Eroberungssucht vor, gegen die es seine friedfertigen Küsten schützen müsse. Dies, obwohl seine Flotte doppelt überlegen und ein Angriff deutscherseits weder geplant, noch überhaupt möglich war.

Das Deutsche Reich verlangte nichts als einen Platz an der Sonne, als die wirkliche Freiheit der Meere für sich und alle, damit es ungestört seiner Gewerbs- und Handelstätigkeit nachgehen könne. Deshalb begehrte es nicht Krieg, sondern Frieden und Freundschaft mit England, und zwar aufrichtige Freundschaft, voran der Kaiser, in dessen Adern das Blut einer englischen Mutter rollte. Doch alle Beteuerungen und Beweise blieben vergeblich, denn Britannien wollte sich nicht überzeugen lassen, sondern herrschen. Nun aber fühlte es sich nur zur See stark; sein Heer war gering. Es galt also, diese Lücke auszugleichen, d. h. Verbündete zu suchen, die den Mangel ersetzen konnten. England kannte dies von früher her. Seine politische Überlieferung lautete, sich nie mit dem stärkeren, sondern stets mit dem schwächeren Staate zu verbinden, um den stärkeren durch gemeinsame Tätigkeit zu stürzen. Da das Deutsche Reich unfraglich die bedeutendste Landmacht bildete, so sah man sich auf Frankreich verwiesen. Das war zwar Englands alter Feind noch bis in die letzte Zeit, bis Faschoda; doch solche Kleinigkeiten verschlugen nicht, um so weniger, als Paris sich bereits mit Petersburg zusammengetan hatte. Auch Rußland wurde bisher von England befehdet, noch im letzten japanischen Kriege. Aber es war deswegen geschwächt und trat an Lebenskraft und Gefährlichkeit weit gegen Deutschland zurück. Durch den Anschluß an Frankreich gewann man demnach zwei „Freunde" zugleich. König Eduard und Sir Edward Grey haben schlau und geschickt den Einfang vollbracht. Bisher war England seinen eigenen Weg gegangen, sein Anschluß an die West- und Ostmacht bedeutete einen vollständigen Wandel der britischen Politik mit ungemein weitreichenden Folgen.

In der Feindschaft gegen Deutschland fand Britannien bei seinen früheren Gegnern Verständnis, ja in ihr liefen alle Bestrebungen zusammen, so sehr

die Ausgangspunkte verschieden sein mochten. Auch in Frankreich wirkten wirtschaftliche und finanzielle Gründe gegen den aufstrebenden Nachbarstaat, aber wegen vielerlei vorteilhafter Beziehungen erwiesen sie sich nicht stark genug für einen Krieg. Ihn veranlaßte erst die Schwäche der Regierung in der gesättigten Republik, die sich scheinbar unentbehrlich, jedenfalls viel von sich reden machen mußte. Um dies zu erreichen, setzte sie bei dem reizbaren Nationalgefühl ihrer Landsleute ein, schürte Neid und Verstimmung und steigerte sie planmäßig durch den steten Hinweis auf die deutsche Gefahr und das verlorene Elsaß-Lothringen bis zur Leidenschaft. Der Wiedererwerb dieser beiden „unrechtmäßig" entrissenen Provinzen gestaltete sich zur Ehrensache, der Revanchegedanke zur Glaubenslehre. Im Elysee bildete sich eine Art Kriegsunternehmergenossenschaft mit Poincaré, Delcassée, Millerand und Viviani an der Spitze. Ihre Absicht war die Niederwerfung Deutschlands, ebenso, wie man sie an der Themse abgestempelt hatte.

Anders lagen die Dinge in Rußland. Zwischen diesem und dem Deutschen Reiche bestand lange Zeit ein gutes, bisweilen nahes Verhältnis, beruhend auf einer hergebrachten Freundschaft der Herrscherhäuser und den beiderseitigen Wirtschaftsbedürfnissen. Diese ergänzten sich vortrefflich. Der Osten lieferte dem Westen Rohprodukte und Deutschland Gewerbserzeugnisse nach Rußland. Bei so natürlichem Ausgleiche walteten eigentlich keine Gründe ob für irgendwelche Feindschaft, und doch wurde sie angezettelt. Das Moskowiterreich ist ein Binnenstaat von 170 Millionen Menschen mit ganz ungenügender Küstenentwicklung für See- und Welthandel. Hieraus erwuchs ein Hunger nach Konstantinopel, dem Zugange zum Mittelmeer. Da die Hauptstadt der Türkei aber von England und Österreich geschützt wurde, so wandte Rußland sich dem fernen Osten zu, um in den Vorgewässern des Stillen Ozeans einen eisfreien Hafen zu erlangen. Dort aber stieß das Riesenreich auf Japan, welches es mit den Waffen zurückschlug. Nun war es wesentlich England, das Rußland wieder auf den nahen Osten, auf die Türkei und Persien wies. Es gab die lange beschirmte Türkei tatsächlich preis, einigte sich mit Rußland über eine Teilung Persiens, suchte am Irak und in Arabien Einfluß zu gewinnen und Ägypten völlig zu verknechten. So blieb nur Österreich-Ungarn als Schutzstaat der Osmanen. Auch das Donaureich litt an dem Übel einer ungenügenden Küste. Bereits im Norden von dem übermächtigen Nachbarn bedroht, durfte es keine Umklammerung im Süden zugeben. Die Hohe Pforte bildete geradezu eine Daseinsbedingung für Österreich. Nun befand sich aber die Türkei in der Auflösung. Namentlich die Balkanvölker erhoben sich, suchten das Joch des Halbmondes abzuschütteln und eigene Staatswesen zu begründen. Hätte man sie hierbei gewähren lassen, würde die ganze Umgestaltung eine örtliche

geblieben sein. Aber die Großmächte hatten sich von langer Hand her in die Balkandinge eingemischt, zumal Österreich-Ungarn und Rußland. Zwischen diesen beiden entstand eine stetig steigende Nebenbuhlerschaft, die sich noch weiter verwickelte durch das Dareinreden Englands, Frankreichs und Italiens. Als Hauptmittel für seine Werbetätigkeit auf dem Balkan benutzte Rußland das Bekenntnis und das Allslawentum, den Panslawismus. Rußland war griechisch-orthodox wie die Mehrzahl der Balkanbewohner, die sich dadurch zu ihm hingezogen fühlten, an der Spitze die Geistlichkeit. Überdies bildete Rußland ein ausgesprochen slawisches Reich, gehörte also derselben Völkergruppe an wie die meisten Untertanen der europäischen Türkei. Diese beiden Dinge, hauptsächlich das Allslawentum, verstand die Petersburger Politik in unerhörter Weise auszubeuten, um Österreich in seinen eigenen slawischen Bestandteilen aufzulockern und von außen durch seine südlichen Nachbarn, zumal durch die Serben, zu bedrohen.

Der Gedanke des Allslawentums, der in Rußland erfunden war, erlangte allgemach die Bedeutung der Herrschaft Rußlands über sämtliche Slawen. Damit geriet auch Deutschland in Gegensatz zum Nachbarn, einerseits als Bundesgenosse Österreich-Ungarns, andererseits wegen seiner slawischen Bevölkerung in Posen, Westpreußen und Schlesien, von denen namentlich die Polen Posens durch Wohlstand und Wühlerei unsicher wurden. Solange Bismarck lebte und das Allslawentum seine Höhe noch nicht erreicht hatte, ließen sich leidliche Beziehungen zwischen den beiden Nachbarstaaten aufrecht erhalten. Mit seinem Rücktritt aber erlahmte der persönliche Einklang, und an seine Statt trat die Hinneigung der deutschen Politik zu dem damals noch russenfeindlichen England. Zusehends mehr entfernte sich nun der Osten, suchte anderen Anschluß, erreichte ihn 1891 bei Frankreich, das ihm Milliarden auf Milliarden lieh, um es kriegsstark und kriegsgesonnen gegen Deutschland zu machen. Da Frankreich aber, wie wir sahen, zugleich die Brücke nach England bildete, so fanden sich alle drei in der Feindschaft wider das Mittelreich zusammen.

Auch Deutschland hatte einen Dreibund mit Österreich und Italien geschlossen, freilich mit dem Ziele der Aufrechterhaltung des Friedens, wogegen der Dreiverband eine ausgesprochene Angriffsrichtung nahm. Der deutschen Politik gelang es nicht, die Vereinigung der Gegner zu verhindern. Umgekehrt: sie mußte sich bis aufs Äußerste weiterer Schädigungen erwehren, denn das Ziel des Dreiverbandes ging dahin, das bereits im Westen und Osten zu Lande und im Norden zur See umgarnte Reich auch im Süden zu vereinsamen. Bei Italien hatten derartige Machenschaften Erfolg. Es begann, sich aus dem Dreibunde zu lösen und seine eigenen Wege zu gehen. Bei Österreich-Ungarn erfuhren die Vorspiegelungen Eduards eine Abweisung.

Dafür vermochte man das ferne Japan einzufangen, dem man das deutsche Kiautschou als Beute in Aussicht stellte. Die Neutralen wurden durch eine gekaufte oder sonst abhängige Presse von langer Hand gegen Deutschland aufgewiegelt und dem Dreiverbande günstig gestimmt. Als der Krieg anfing, war eine der ersten Maßnahmen, den überseeischen Kabel zu durchschneiden um keine deutschen Berichte ins Ausland kommen zu lassen, so daß dieses, vollständig auf die Entstellungen und Verleumdungen der Entente angewiesen und jeder andere Einfluß abgesperrt war.

Das Reich der Mitte befand sich politisch und militärisch in ungemein gepreßter Lage, um so mehr, als seine Gegner mit allen Mitteln arbeiteten und seine auswärtige Vertretung den frommen Wunsch nicht abzustreifen vermochte, doch endlich mit England in ein Einvernehmen zu gelangen. Rüstete Deutschland nicht genügend, so wagte es sein Dasein, rüstete es, so erhoben die Dreiverbändler ein Gezeter über Militarismus, der sie nötige, mit Gegenmaßnahmen zu antworten.

Besonders augenscheinlich zeigten sich diese Verhältnisse im Marinewesen. Hier schritt man unbeirrt vorwärts und entwarf, wie wir bereits sahen, ein Programm, das das Deutsche Reich nach dem englischen zur ersten Seemacht erheben sollte. An Material und Besatzung erwies sich die junge Flotte erstklassig, was in verschiedenen Taten zutage trat, so im Dezember 1888 bei den Kämpfen auf Samoa, wo zwei Kreuzer in einem Orkan zugrunde gingen. An der Niederwerfung des Araberaufstandes in Ostafrika nahm die Marine bedeutenden Anteil. 1900 bewirkte der Boxeraufstand in China die Entsendung eines Panzergeschwaders, das sich bei den Takuforts auszeichnete. Schließlich mußte auch gegen die Hereros 1904 in Südwestafrika ein kleiner Kreuzer und eine Marinetruppe verwendet werden. Kiautschou gestaltete sich zu einer wichtigen Marinestation im fernen Osten. Alle diese Dinge lenkten immer wieder die Augen des Auslandes, zumal Britanniens auf die Flotte, und die Blicke waren durch Besorgnis und Mißgunst geschärft. Gerade der Fortschritt der deutschen Wehrmacht zur See gestaltete sich im Geiste der Engländer zu einer Bedrohung ihres Landes.

Dicht und dichter zogen sich die politischen und damit die kriegerischen Wolken zusammen: die Marokko-, Agadir-, die Bagdadbahn- und die bosnische Frage bildeten Hauptstufen der Friedensschädigung, bis der Mord von Serajewo das drohende Gewölk zerriß und das furchtbarste Unwetter, welches je über die Menschheit hereingebrochen ist, den Weltkrieg, entfachte. Noch zuletzt klammerte sich die deutsche Diplomatie an den Gedanken, durch England den Frieden bewahrt zu sehen oder es wenigstens neutral zu halten, bis Rußlands gewalttätige Ungeduld dem Gaukelspiel ein Ende bereitete und England den Krieg erklärte.

III. Der Weltkrieg zur See.

1. Einleitung.

England war zum Bruche, zur Vernichtung des aufstrebenden Nebenbuhlers entschlossen und bereitete seine Absicht von langer Hand politisch und wirtschaftlich mit ebenso staunenswertem Weitblicke wie ruchloser Tatkraft vor. Da die deutsche Diplomatie glaubte, friedlich mit England auskommen zu können, blieb sie durchaus im Hintertreffen und ermöglichte ihrem furchtbarsten Feinde einen gewaltigen Vorsprung. Er schuf sich eine Flotte von nie gesehener Größe, schmiedete sein Weltreich zu einer Einheit auf Gedeihen und Verderben zusammen, kreiste Deutschland politisch und wirtschaftlich derartig ein, daß die stärksten europäischen Flotten und Heere samt den reichsten und größten Ländern zu seiner Niederwerfung bereitstanden. Unter der Maske, für die schwachen Völker gegen den deutschen Militarismus zu kämpfen, beschritt es frech den Weg zur Oberherrschaft über die östliche Halbkugel.

Englands Staatsmänner meinten den Krieg ohne besonderes Wagnis eingehen zu können, und zwar in der Weise, daß sie den Seeschutz und die finanzielle Leitung übernahmen, während sich die Festlandvölker die Schädel einschlugen und sich zugunsten Englands verbluteten. Äußerte Grey doch dreist: „England wird nicht mehr leiden, wenn es sich am Kriege beteiligt, als wenn es ihm fernbleibt." Bald erkannten Britanniens Staatslenker dann aber, daß sie sich verrechnet hatten. Nun tasteten sie sich durch zu neuen Wegen, die sie betraten mit der ganzen Wucht, der kalten Rücksichtslosigkeit angelsächsischer Herrenmenschen und dem weiten Blick des weltkundigen Kaufmannes. Sie konnten sich stützen auf das allen Engländern innewohnende Machtgefühl, welches es selbstverständlich erscheinen ließ, daß sie, das auserwählte Volk, sich jedes erlauben dürfen, daß die Welt sich vor ihrer Kultur, d. h. ihrem Nutzen beugen muß, sie mit ihrer Macht, ihren Geldmitteln und Lügen die ganze Welt gewinnen, und zwar mit vollem Recht.

So konnten die Staatslenker überall einen eisernen, fast verbrecherischen und doch großartigen Willen bekunden: auf politischem, militärischem und wirtschaftlichem Gebiete, stets mit dem Hintergedanken, ihre kostbare Flotte,

den Lebensnerv ihres Daseins, zu schonen und deshalb die Entscheidung auf das Festland zu verlegen und anderen Völkern möglichst viel davon aufzubürden.

Daheim schufen sie ein Millionenheer, eine Massenmunitionsindustrie, Überwachungseinrichtungen für Ein- und Ausfuhr, für den Eisenbahnbetrieb, die Schiffahrt, die Seeversicherung u. v. a. Den freiheitsstolzen Briten haben sie allgemach zum gehorsamen Staatsdiener, zum Vertreter des Militarismus gewandelt. Während sie nach außen hin die Gegner unaufhörlich verleumdeten, verwirrten sie zielbewußt die Begriffe von Recht und Unrecht, hypnotisierten sie die Menschheit und stempelten sie Verstand und Selbstdenken zu Unsinn und Verrat.

Die widerstrebenden Regungen wurden möglichst niedergezwungen, niedergedroht, niedergelogen, niederintrigiert und niedergezahlt, sowohl bei den Verbündeten wie den Neutralen. Obwohl die Völker das Ende des Krieges herbeisehnten, packten sie deren schuldbewußte Regierungen mit wuchtiger Faust und zwängten sie auf die von ihnen gewollte Bahn. Das fast verblutete, ausgebeutete Frankreich und das genotzüchtigte Italien hielten sie fest an der Schlachtfront. Als die russische Zarenherrschaft unsicher zu werden begann, arbeiteten sie an ihrem Sturze, und nach ihrem Zusammenbruche verstand England, die russische Revolution, welche den Frieden wollte, doch wieder in den Krieg zu stürzen. Die Erfolge einer gewalttätig großartigen Diplomatie sollten die Mißerfolge der Waffen ausgleichen, und zwar nach dem einfachen Grundsatze: Neutralität hätte aufzuhören und sich den Verbandsmächten anzugliedern, gemäß dem Gesetze, daß sie das Glück der Völker, Fortschritt, Gesittung und Freiheit gegen Barbarei und Knechtung verföchten. Den Mittelmächten sollten immer neue Feinde entgegengeworfen und der Krieg verlängert werden, bis namentlich Deutschland kriegerisch, wirtschaftlich und finanziell erlahmte und zusammenbrach. In der Tat gelang es, die Vereinigten Staaten zu gewinnen und dem überlegenen britischen Willen gefügig zu machen. Portugal war geknebelt und erkauft, Griechenland wurde erdrosselt, die Stimmung in Norwegen vergiftet, die Schweiz geblufft und Schweden samt Holland von außen bedrückt und im Innern erschüttert, um möglichst gefügige Ministerien zu erzwingen. Selbst in Schweden schuf man sich eine englandfreundliche Partei. Überall wurde gegen das Völkerrechtswidrige des Tauchbootkrieges gehetzt, während man sich selber um das Völkerrecht nur insoweit kümmerte, als es Nutzen brachte.

Wesentlich anders in Deutschland. Hier waltete zunächst nur der kriegerische Wille, wirtschaftlich hatte man sich nicht gerüstet, und besonders schwach erwies sich seine Politik, welche zuließ oder gar mitwirkte, daß England die Neutralen immer mehr umgarnte. Da nun der militärische Wille zwar Großes zu leisten, die Gegner aber nicht niederzuwerfen vermochte,

so schien England anfangs sein Spiel zu gewinnen, schien es mit verhältnismäßig geringem Einsatze, durch die Unnahbarkeit seiner Küsten, durch wirtschaftlichen und politischen Druck den Feind allmählich kampfunfähig machen zu können. Daß dies nicht geschah, war hauptsächlich das Verdienst des deutschen Volkes, welches in der Bedrängnis neben der kriegerischen Kraft eine wirtschaftliche, eine gewerbliche und finanzielle Wucht und Erfindungsgabe, einen Gehorsam, eine Zähigkeit des Durchhaltens entfaltete, an denen alle feindlichen Berechnungen scheiterten.

Deutschlands geographische Lage kam Englands weitschauenden Bestrebungen zu Hilfe. Vom Weltmeere ist es durch Großbritannien abgesperrt, welches sich wie ein gewaltiger Riegel zwischen Nordsee und Ozean vorlagert, zu Lande sah es sich eingeschlossen durch Frankreich und Rußland und bald auch Italien, so daß nur zwei Auswege frei blieben, einer nach Norden, den aber Englands Übermacht ebenfalls stark beeinträchtigte, und einer nach Südosten, nach der Balkanhalbinsel, der sich zunächst mehr politisch als wirtschaftlich geltend machte, weil Bulgarien und die Türkei stärkere Bedürfnisse hatten, als sie Leistungskraft aufwiesen. Wesentlich anders verhielten sich die Dinge in militärischer Hinsicht. Für den Landkrieg war Deutschlands Mittellage günstig, weil es die innere Linie besaß und, gestützt auf ein gutes Eisenbahnnetz, seine Kräfte überall hinzuwerfen vermochte. Seemännisch grenzt Deutschland an zwei Meere, welche der Kaiser-Wilhelm-Kanal verbindet. Die langgestreckte und offene Ostseeküste hätte Gefahr bringen können, wenn die russische Flotte schlagfertiger verfahren wäre. Die Nordsee bedrohte Britanniens überlegene Streitmacht, aber die Natur ist so gütig gewesen, das deutsche Gebiet mit einem Panzer zu umgeben, mit dem seichten Wattenmeer und zahlreichen Inseln, während die großen Handelsstädte: Hamburg, Altona und Bremen meilenweit flußaufwärts liegen. An den sonst wichtigen Punkten stehen Strandbatterien, und der noch benutzbar bleibende Raum läßt sich durch Seeminen sperren. Die Widerstandskraft der deutschen Verteidigungsstellung wird noch ungemein durch das stark befestigte Helgoland vermehrt, das, die Elbe- und Wesereinfahrt schützend, einen weiten Überblick über die Meeresflut gewährt. Freilich, der Verteidigungsstärke entspricht nicht die Angriffskraft des eingeklemmten „nassen Dreiecks". Alle Unternehmungen müssen von hier ausgehen und dorthin zurückkehren, was die Betätigungsfreiheit der Flotte ungemein erschwert und eine Niederlage zur See verhängnisvoll machen kann. Für den Angriffskrieg ist England mit seiner langen Küste vom Kanal bis zu den Orkneys und Shetlandinseln und seinen vielen Häfen weitaus überlegen, denn seine Schiffe finden überall Gelegenheit, plötzlich vorzubrechen und sich nach Belieben zurückzuziehen; freilich erscheint es deshalb auch verwundbarer.

Geographisch bildete also nicht bloß die Ostsee, sondern gewissermaßen auch die Nordsee ein Binnenmeer, denn dessen beide Seeverbindungen: der Kanal und die Nordöffnung, werden von England beherrscht.

Noch ungünstiger ließen sich die Dinge im Süden an, denn da walteten als Gebieter des Mittelmeeres die Verbandsmächte, während Österreich nur am Ende eines seiner Nebenmeere, an der Adria, ein Stück Küste besitzt. Besser liegt zwar die Türkei, doch sie hatte so gut wie keine Flotte und mußte sich im Schwarzen Meere noch mit den Russen abfinden. Alles in allem boten die Sachverhältnisse ein äußerst bedrohliches Bild für die Mittelmächte. Während die Flotten der Gegner in steter Verbindung standen, befanden sich die ihrigen auf drei weit voneinander getrennte Binnenmeere beschränkt, ja mit der Türkei hingen sie nicht einmal landschaftlich zusammen, was um so wichtiger sein mußte, als die Türkei auf die Kriegserzeugnisse Deutschlands und Österreichs angewiesen war. Erst der Beitritt Bulgariens und die Niederwerfung Serbiens änderten dies in günstigem Sinne.

Dabei verfügen die Verbandsmächte über gewaltige Seestreitkräfte und vortreffliche Stützpunkte, von denen die britischen durch Gibraltar, Malta, Zypern und den Suezkanal selbst das Mittelmeer beherrschen und sich Übersee bis China und Amerika erstrecken. Auch mit Werften waren die Verbandsmächte, nebst Amerika, reich ausgestattet. Freilich leisteten Deutschland und Österreich-Ungarn hier ebenfalls Bedeutendes.

Was die Flotten anbetrifft, so verwendeten die vier Verbandsmächte (ohne Japan) jährlich mehr als 2 Milliarden auf die Marine, denen gegenüber Deutschland und Österreich nur etwas über die Hälfte aufbrachten. Der Personalbestand betrug dort 320 000 Mann, der der beiden Verbündeten noch nicht ein Drittel.

Besonders deutlich trat das Zahlenmißverhältnis im Schiffsbestande zutage. Da besaß England an brauchbaren Einheiten: 56 Linienschiffe, 43 Panzerkreuzer, 55 Geschützte Kreuzer, 280 Zerstörer und Torpedoboote usw. Frankreich hatte 20 Linienschiffe, 18 Panzerkreuzer, 7 Geschützte Kreuzer, 232 Zerstörer und Torpedoboote, Italien 12 Linienschiffe, 8 Panzerkreuzer, 9 Kleine Kreuzer und 124 Zerstörer und Torpedoboote. Hiergegen konnte Deutschland aufstellen: 21 Linienschiffe, 5 Große und 8 Kleine Kreuzer und etwa 200 Große und Kleine Torpedoboote. Die österreichisch-ungarische Flotte zählte 13 Linienschiffe, 7 gute Kreuzer und etwa 120 Zerstörer und Torpedoboote.

Nach alledem verfügte also England über mehr als doppelt so viele Großkampfschiffe wie Deutschland und eine gewaltige Übermacht an Kreuzern und Torpedobooten. Dem entsprach auch, daß sein Tonnengehalt weit

über zweimal so groß berechnet wurde. Mit besonderem Stolze blickte der Brite auf seine Schlachtkreuzer, welche von 17 500 bis fast 30 000 t faßten, 26—28 Seemeilen fuhren und 8 Geschütze Kaliber 30,5 bis 34,3 an Bord hatten, denen die deutschen nur schwächere Kaliber entgegenstellen konnten. Die britische Handelsflotte war ungefähr viermal so stark wie die deutsche und ließ sich in weitem Umfange für Hilfskreuzer verwenden oder doch bewaffnen.

Freilich als wichtigste Waffe, als die der Zukunft, sollten sich nicht die Riesenschiffe erweisen, sondern ihr Gegenbild, das kleine Tauch- oder Unterseeboot, das je nach Bedürfnis über oder unter Wasser die Flut durchkreuzt. Es ist ein Glattdeckschiff mit Beobachtungsturm, dessen Gestalt und Einrichtung wechselte, dessen Schnelligkeit und Hochseegebrauchsfähigkeit von den Deutschen fortwährend gesteigert wurde, so daß es schließlich nach Amerika hinfahren, sich an dessen Küste tagelang aufhalten, und ohne Brennstoff- oder Nahrungsmittelaufnahme, zurückkehren konnte.

Das U-Boot erscheint als wahres Wunder der Technik, gleich schwierig zu erbauen wie zu handhaben: Feinarbeit an Material und Personal. Da dreht und bewegt sich alles. Das Ganze ist Mechanik und Räderwerk. Unter Wasser ist das Boot blind. Sein Führer bedient sich dort des Gehörs und künstlicher Augen. Sinnreiche Horcheinrichtungen verraten sofort die Nähe eines Schiffes, und eine höchst vollendete optische Erfindung, das Periskop, das an langem Seerohr über die Meeresfläche hinausragt, zeigt durch Spiegelung das feindliche Fahrzeug samt Umgebung. Allerdings ist das U-Boot sehr verletzlich. Ein einziger Treffer in die verwickelte Einrichtung, einer der vielen inneren Feinde: das Versagen eines Apparates oder einer Maschine, der Bruch eines Hebels oder einer Schraube, das Undichtwerden eines Tanks oder das Platzen eines Rohrs kann ihm den Untergang bringen. Hinzu kommt die schwere körperliche Anstrengung der Besatzung, zumal bei längerer Fahrt, bei Kälte und Hitze. Die Mannschaften üben ein stilles Heldentum der Entsagung, gepaart mit rücksichtslosester Kühnheit und steter Bereitschaft zur raschen Tat. Größe, Schnelligkeit und Tauchfähigkeit der Boote wurden beständig vermehrt. Die Bewaffnung bestand anfangs nur aus Torpedos, doch gesellten sich ihnen bald Schnellfeuergeschütze und schließlich größere bei, so daß ein U-Boot aufgetaucht zu kämpfen vermag und einem Torpedoboote zu ähneln beginnt. — Dem Kampfboote trat das Minenlegetauchboot zur Seite mit Einrichtungen zur Verseuchung der Meere. — Wie das Schiff, steigerte sich auch die Verwendungsfähigkeit seiner Hauptwaffe: des Torpedos. Man vermag ihn immer weiter zu schießen, und er besitzt eine gewaltige Sprengwirkung.

Die Flottenlisten zu Anfang des Krieges nannten für England 80 und für Deutschland nur 28 U-Boote. Über ihre Brauchbarkeit gingen die An-

sichten sehr auseinander. Erst die tatsächliche Benutzung, die gesteigerte Technik entwickelte ihre ganze Furchtbarkeit. Geführt von kühnen, gut geschulten Kommandanten, sind die Tauchboote der Schrecken der Meere geworden. Wo immer sie sich einfanden, veränderte sich sofort die gesamte Kampfweise.

Als zweite bedeutungsvolle Neuerung erwies sich die Luftwaffe, welche in Luftkreuzer (Zeppeline) und Flugzeuge, für die See in Wasserflugzeuge zerfällt. Auch hier hegte man zunächst nur Hoffnungen. Deutscherseits legte man das Hauptgewicht auf die Luftschiffe, worin man seit den Schöpfungen des Grafen Zeppelin einen bedeutenden Vorsprung besaß und deren Größe, Steigkraft, Schnelligkeit und Flugsicherheit fortwährend vervollkommnet wurde. Die Engländer und Franzosen widmeten sich zunächst mehr den Flugzeugen, bis sie von den Deutschen eingeholt und überholt wurden. Die Luftwaffen dienen für Aufklärungszwecke und Kampf durch Bombenwurf, Maschinengewehre und selbst kleine Kanonen.

Die dritte Erfindung von größter Wichtigkeit ist die drahtlose Telegraphie, der Funkspruch, welcher den modernen Seekrieg überhaupt erst ermöglicht. Da eine der ersten Kriegshandlungen Englands in Zerstörung des deutschen Kabels nach Amerika bestand, so wäre unser Nachrichtenwesen ohne Funkspruch von der Welt abgeschnitten gewesen. Ein Glück für Deutschland, daß es gerade eine Leistungsfähigkeit erlangt hatte, um in weitem Umfange wirksam zu sein. Es hielt die Verbindung offen zugleich nach fern entlegenen Ländern und nach Schiffen auf hoher See. Allmählich trat Deutschland durch Funkspruch fast mit der ganzen Welt in Beziehung bis Mexiko und China, während es sich zugleich mit seinen Kriegsschiffen verständigte und diese unter sich Mitteilungen zu machen vermochten.

Eine Menge Neuerungen bereicherten die Kriegführung, so die feinsten Motore, der Kreiselkompaß, die Ölheizung, die Fortbewegung durch elektrische Kraft u. v. a.

Längst bekannt war die Seemine, doch erhielt ihre Verwendung in diesem Kriege eine Ausbildung und Ausdehnung, zumal seitens der Deutschen und Russen, von der man früher keine Ahnung gehabt hatte.

Der Mannschaftsbestand der deutschen Marine betrug etwa 80 000 Mann, darunter 2000 Seeoffiziere, eine Zahl, die sich durch überreichlich vorhandene Reservisten im Kriegsfalle mehr als verdoppeln ließ. Die Stärke der Engländer belief sich auf 150 000 Mann. Es sind Soldtruppen, wogegen die deutschen Matrosen und Heizer durch den allgemeinen Dienstzwang sich alle drei Jahre erneuern. Daraus ergibt sich dort eine gewisse technische Überlegenheit, hier mehr Triebkraft und Hingebung bei stärkerer Geistes- und Willensanspannung. Der britischen Mannschaft gilt der Flottendienst als Erwerbsgeschäft, fast als Erwerbsgenossenschaft, weshalb England

allein von allen Staaten die Kopf- und Prisengelder beibehielt. Man muß also glauben, daß die Habsucht zu größerer Tapferkeit anspornt. Der britische Matrose und Heizer arbeitet gewohnheitsmäßig, nicht mehr, als unumgänglich nötig erscheint, er ist vielfach dem Trunke nicht abhold und oft sehr roh. Die Disziplin muß durch strenge, selbst entehrende Strafen aufrecht erhalten werden. Das Offizierkorps ist hüben und drüben vortrefflich, doch sprechen zu Deutschlands Gunsten oft umfangreichere Kenntnis, höhere Bildung, Opferwilligkeit und die Tatsache, daß das Volksheer den Offizier dem gemeinen Manne innerlich näher rückt als das Werbewesen. Vor allem wurde wichtig, daß man auf deutscher Seite viel mehr übte, bei Wind und Wetter, Nacht und Tag, und infolgedessen die Schiffsbesatzungen auf eine Höhe brachte, gegen welche die Engländer zurückstanden. Während der Deutsche für sein Vaterland kämpft, für Ruhm und Ehre ohne Nebenrücksichten, und sich ganz als Seemann und Soldat fühlt, betrachtet der Engländer den Krieg stark vom Nutzen- und Sportstandpunkte, er ist tapfer, aber nur unter Umständen.

Alles in allem hat der Krieg eine wesentliche Überlegenheit der Deutschen erwiesen. Ihr Schiff ist besser gebaut und gepanzert, ihre Kruppgeschütze besitzen stärkere Durchschlagskraft, schießen genauer und bewähren sich dauerhafter als die englischen, die Besatzungen haben eine persönliche und technische Ausbildung, welche die der Engländer übertrifft, und sind von unbezwinglichem Mute und Siegeswillen beseelt. Die rastlose Übungstätigkeit bewirkte überdies eine sicherere Bewegungsfähigkeit und eine Verwendung aller Formationen, selbst bei Nacht und Sturm und im Getöse der Schlacht. Die deutsche Marine kennzeichnet eine Durchbildung und Sorgsamkeit vom Größten bis zum Kleinsten. Und dies hat sie zu so furchtbaren Gegnern gemacht, daß die hochmütigen Engländer keine Schlacht mehr mit gleichen Kräften, sondern höchstens noch mit starker Übermacht wagen.

Von der französischen Marine läßt sich kaum anderes sagen, als daß sie an sich keine unbedeutende Streitmacht darstellt, die aber fast nur duldend, nicht handelnd in die Erscheinung trat, und daß die weit überlegene Flotte sich schließlich im Mittelmeer vor der österreichisch-ungarischen ebenso zurückhielt wie die „meerbeherrschende“ britische vor der deutschen.

---

2. Der Kriegsbeginn.

Die deutsche Marine mußte seit Jahren mit einem plötzlichen britischen Angriff rechnen. Sie hielt deshalb ihre Streitkräfte beisammen, entsandte nur wenige Kreuzer ins Ausland, verstärkte ihre Küstenbefestigungen, baute

Helgoland aus und verbreiterte den Kaiser-Wilhelm-Kanal. Durch die Ermordung des österreichischen Thronfolgers spitzte sich die Lage zu, dennoch begab sich die Hochseeflotte auf die übliche Sommerreise nach Norwegen. Anders England. Es vereinigte fast 500 Kriegsschiffe im Kanal mit voller Bemannung unter dem Vorwande einer Flottenschau. Plötzlich verschwand die erste Flotte am 26. Juli nach Osten, kehrte am folgenden Tage aber wieder zurück. Augenscheinlich wollte sie die deutschen Seestreitkräfte überfallen, doch mißlang dies durch deren vorzeitige Heimfahrt. Drei Tage später steuerte sie abermals in die Nordsee; es geschah in der Hoffnung, das von Kiel über Jütland kommende deutsche Geschwader abzufangen. Auch diesmal hatten sie kein Glück, denn die Deutschen benutzten den Kaiser-Wilhelm-Kanal.

Am 5. August erklärte England den Krieg, was für die deutsche Flotte eine Erlösung aus steter Unsicherheit bedeutete. Sie erwartete einen großen Angriff des nunmehr offenen Feindes in der deutschen Bucht, aber kein Engländer ließ sich sehen. Der Kriegszustand mit Rußland und Frankreich war schon früher eingetreten. Sofort zeigte sich, daß der altpreußische Angriffsgeist, der das deutsche Heer beherrschte, auch in der jungen Flotte lebte. Bereits am Abend des 2. August erschienen plötzlich die beiden Kleinen Kreuzer „Augsburg" und „Magdeburg" vor dem russischen Kriegshafen Libau, von denen ersterer dessen Anlagen beschoß. Die Überraschung wirkte derart, daß die Russen den Schiffsverkehr mit dem Auslande geradezu einstellten, Minen legten, Leuchtfeuer löschten und den finnischen Hafen Hangö unbrauchbar machten. Der zweite Schlag fiel auf der entgegengesetzten Seite; er traf Frankreich im Mittelmeere. Hier befanden sich der Große Kreuzer „Goeben" und der Kleine Kreuzer „Breslau" unter Befehl des Admirals Souchon. Beide warfen sich rasch auf die algerischen Häfen Bona und Philippeville, zerstörten Schiffe, Hafenbauten und Bahnhof, eilten nach Messina zurück und übernahmen Kohlen. Aber schon nahten starke englisch-französische Streitkräfte, um die Ausfahrt zu sperren. Dennoch wagte Souchon in der Nacht den Durchbruch, der auch nach kurzem Feuergefechte gelang. Die schnellen Schiffe begaben sich nach der Türkei, wo sie in den Verband der osmanischen Flotte eintraten. Das großartig kühne Unternehmen war geglückt. Wut und Enttäuschung durchzitterte Britannien. Aber noch hielt es seine Küste für unantastbar gesichert. Da verseuchte schon, unmittelbar nach der Kriegserklärung, in der Nacht vom 5. zum 6. August der deutsche Hilfskreuzer „Königin Luise" die Themsemündung mit Minen. Wegen ihrer unerhörten Dreistigkeit wäre die Tat geglückt, wenn sie nicht einem Fischer verdächtig vorgekommen wäre und er Mitteilung gemacht hätte. Der überlegene Kreuzer „Amphion" eilte mit Torpedobooten herbei und vernichtete den Eindringling

trotz heftiger Gegenwehr. Aber noch nach dem Untergange wirkte sein Werk: der Kreuzer lief auf eine der gelegten Minen und versank mit 148 Mann.

Das stolze Albion bekam einen Vorgeschmack von der furchtbaren Gefährlichkeit seines Gegners und sollte bald noch mehr an seiner Gottähnlichkeit irrewerden.

3. Die Nordsee.

Die Tat des „Königin Luise" erzeugte in England die Furcht vor Streuminen, weshalb die Themse zeitweise gesperrt wurde und die Linienschiffe sich in geschützten Häfen sicherten. Man glaubte sich diese Vorsicht leisten zu können, weil ein Angriff der Deutschen unmöglich schien. Dafür faßte man den Plan, Deutschland wirtschaftlich und in der Ernährung auszuhungern. Es sollte durch Verwertung von dessen ungünstiger geographischer Lage geschehen, indem man die Zugänge des Kanals und der nördlichen Nordsee mittels der überlegenen Flotte verschloß. Für den Zweck genügten ältere und leichtere Kriegsschiffe, so daß die Großkampfschiffe zu freier Verfügung blieben. Würden die Deutschen schließlich doch etwas wagen, so mußten sie sich von ihren Stützpunkten entfernen und unter unvorteilhaften Umständen fechten. Diese Kampfweise bewirkte einen Kleinkrieg, den nur hier und da größere Unternehmungen durchbrochen haben.

Den Engländern gegenüber richteten die Deutschen einen Wachtdienst ein, der vorzugsweise von Vorpostenbooten, bewaffneten Handels- und Fischdampfern und bald auch von Luftfahrzeugen versehen wurde. Weiter hinaus betätigten sich namentlich Torpedo- und Tauchboote. Von diesen traten erstere weniger öffentlich in die Erscheinung, obwohl sie einen ebenso mannigfaltigen wie schweren und gefahrvollen Dienst hatten; denn sie übernahmen einen großen Teil der Tätigkeit der leichten Streitkräfte, also besonders das Vorpostenwesen, daneben Minensuchen, Begleitung von Tauchbooten, Schutz von Schiffen gegen feindliche Tauchboote, Durchsuchung und Aufbringung feindlicher Kauffahrer und neutraler mit Bannware, Jagd auf feindliche Tauchboote, Unterstützung der eigenen Luftstreitkräfte und vieles andere. Kühn und ruhelos durchstreiften sie die dunkle Flut, zur Tag- und Nachtzeit, bei Sturm, Kälte und Nebel. Sie überfuhren die britischen Minensperren, gelangten in und durch den Kanal, in die Themsemündung und weithin nach Norden. Am liebsten und erfolgreichsten arbeiteten sie abgeblendet während der Finsternis der Nacht. Diese bildete gewissermaßen ihre Heimat.

Wichtiger als die Torpedoboote wurden die Tauchboote, deren Zahl und Leistungsfähigkeit stetig zunahmen. Bereits am 12. August meldete das W. T. B., daß deutsche Unterseeboote an der Ostküste Englands und

Schottlands bis zu den Shetlandinseln gesichtet seien. Bald umfuhren sie ganz Großbritannien und kamen selbst in die Irische See. Als völlig neu trat das deutsche Luftschiff in die Erscheinung, zunächst für Erkundungs-, dann auch für Angriffszwecke, ihnen zur Seite das Wasserflugzeug. Eine weitere furchtbare Waffe erwuchs in den Seeminen. Mit der ihnen eignen Unerschrockenheit legten die Deutschen sie dorthin, wo niemand sie erwartete, schließlich fast vor alle Küsten Englands. Gar manches Fahrzeug ist durch diese tückische Waffe zugrunde gegangen.

Natürlich wehrten sich die Engländer auf entsprechende Art, doch benahmen sie sich weniger geschickt und wagemutig, und auch ihre Einrichtungen erreichten vielfach nicht die Höhe der deutschen. Namentlich ihre Tauchboote und Minen standen nach an Wert. Im allgemeinen schädigten sie den eignen und neutralen Handel mehr, als sie nützten. Ihre Hochseeflotte zog sich immer weiter aus dem Zerstörungsbereiche zurück in die Häfen des Kanals, der Irischen See, der schottischen Küste und der Shetlandinseln, bis sie innerhalb der Orkneys in der felsenumrahmten Bucht von Scapa Flow ein Standquartier wählte, welches Minen und Drahtnetze schützten.

Bald gab es hüben und drüben Verluste. So erlag am 18. August ein deutsches Tauchboot dem Feuer eines britischen Kreuzers. Andrerseits stießen deutsche kleine Kreuzer bis zum Kanal vor, brachten ein Unterseeboot zum Sinken und beschädigten zwei Zerstörer. Die englische Bevölkerung war über das zurückhaltende Benehmen ihrer Flotte wenig entzückt, sie verlangte eine Tat. Diese erfolgte am 28. August. Da machte eine starke englische Flottenabteilung bei unsichtigem Wetter einen Vorstoß in die Gegend von Helgoland, mit dem Hintergedanken, die deutsche Flotte herauszulocken und übermächtig zu fassen. Zunächst begegnete man einem deutschen Torpedoboote, dem andere zu Hilfe eilten, von denen eins unterging. Der Kanonendonner rief Kleine Kreuzer herbei, die sich dem Feinde entgegenwarfen, der aber drei von ihnen nach tapferer Gegenwehr vernichtete. Um 1 Uhr steuerten die Engländer wieder heimwärts, drei ihrer Schiffe im Schlepptau. Zwar hatten sie dem Feinde Verluste zugefügt, ihren Hauptzweck aber nicht erreicht, während die Deutschen erhobenen Mutes der Zukunft entgegensahen, denn Schiffe, Geschütze, Mannschaft und Ausbildung hatten sich trefflich bewährt.

Trotz allen Siegesgeschreies waren einige Schiffe der Engländer nicht unwesentlich beschädigt, weshalb sie ihr Unternehmen auch nicht wiederholten. So trat eine Art Ruhe ein, scheinbar nur unterbrochen durch Leistungen der Tauchboote, die einen deutschen und einen englischen Kleinen Kreuzer versenkten, bis am 22. September die große Tat des Kapitänleutnants Weddigen geschah, der mit „U 9" drei feindliche Panzerkreuzer zur Strecke brachte. Erst damit bekundete die neue Waffe ihre furchtbare Gefährlichkeit. Den hochmütigen

Engländern, die sich unangreifbar wähnten, war zumute, als wanke der Boden unter ihren Füßen.

Am 14. Oktober opferten sich vier deutsche Torpedoboote älterer Art für höhere Zwecke. Nach anderthalbstündigem Kampfe erlagen sie unfern der holländischen Küste feindlicher Übermacht. Als das deutsche Lazarettschiff „Ophelia" zur Rettung der Schiffbrüchigen herbeieilte, beschlagnahmten es die Engländer gegen das Völkerrecht unter nichtigen Vorwänden und ließen die mit den Wellen Ringenden roh ertrinken.

Ununterbrochen steigerte sich die Arbeit der Tauchboote, namentlich seitdem sie auch die Tätigkeit des Kreuzerkrieges mit übernahmen und Jagd auf feindliche oder neutrale Handelsschiffe mit Bannware machten. Tatsächlich hatten die Engländer die Herrschaft auf der Nordsee verloren. Ihr Handel und ihre Hochseefischerei litten schwer. Die Gefahren vermehrte der Fall von Antwerpen sowie die Besetzung und Befestigung der belgischen Küste, welche, dicht bei Großbritannien gelegen, den leichten deutschen Streitkräften einen wichtigen Rückhalt gewährte, dessen Wert sich freilich erst allmählich entwickelte. Um ein Eindringen in den Kanal zu verhindern, sperrten die Engländer ihn nach Kräften durch Minen, Ketten und Drahtnetze; doch sollten auch diese Mittel dem deutschen Unternehmungsgeiste nicht standhalten.

Immerhin war der Boden Englands noch unangetastet geblieben, denn seit mehr als 100 Jahren hatte kein Feind dessen geheiligte Küste berührt. Da geschah auch hier das Unerhörte. In der Frühe des 3. November steuerte ein deutsches Geschwader Großer und Kleiner Kreuzer durch Nebel und feindliche Minenfelder, gelangte bis Yarmouth, beschoß die dortigen Werke und Wachtschiffe, um im Dunst wieder zu verschwinden, hinter sich Minen streuend, auf die ein Unterseeboot und zwei Minendampfer liefen. Gewaltige Entrüstung deswegen in England. Man verlegte Truppen an den Strand, damit nicht gar eine Landung gewagt würde. Freilich brachte der deutsche Wagemut auch einen schweren Verlust, denn während der Heimfahrt geriet der Große Kreuzer „York" im Nebel des Jadebusens auf eine Mine, die dem stolzen Schiffe den Untergang bereitete.

Am Tage seiner Schwäche, als Yarmouth beschossen wurde, am 3. November 1914, suchte England den Beweis seiner Meeresherrschaft abzulegen, indem es die ganze Nordsee als britisches Kriegsgebiet erklärte. Die neutrale Schiffahrt sollte durch den Kanal gehen, also unter Albions Aufsicht geschehen.

Von vornherein handhabte England das Seerecht nach seinem Belieben, zu seinem Nutzen. Es beschlagnahmte die deutschen Schiffe in britischen Häfen oder nahm sie ohne Fristeinhaltung weg auf offener See. Bereits

seit den ersten Augusttagen versuchte es durch Mittel, die jeder Rechtmäßigkeit entbehrten, die Verschiffung von Eßwaaren nach Deutschland zu verhindern, in der ausgesprochenen Absicht, solchen Druck auf die feindliche Bevölkerung auszuüben, daß sie um Frieden bitten müsse. Seit dem 20. August begann es den Bannwarebegriff eigenmächtig zu verändern und diese Tätigkeit fortwährend zu steigern. Es bestimmte sogar, daß bedingte Bannware der Wegnahme ausgesetzt sei, gleichviel in welchem Hafen die Ladung gelöscht werden solle, also auch in neutralen Häfen. Am 26. August beschoß ein englischer Kreuzer den deutschen Hilfskreuzer „Kaiser Wilhelm der Große" in spanischen Küstengewässern, womit dargetan war, daß Großbritannien neutrales Hoheitsgebiet nicht anerkennt. Für die Blockadeerklärung diente als Vorwand, man müsse Deutschland zur Abwehr der Roheiten seiner Kriegführung jegliche Zufuhr entziehen. Das Reich sei einer belagerten Festung vergleichbar und deshalb alles gegen das Volk erlaubt, was man sonst gegen eine Stadt angewendet habe. Britische Kriegs- und Wachtschiffe kreuzten auf der nördlichen Nordsee, um nichts nach Deutschland gelangen zu lassen; schlecht verankerte Minen wurden gelegt, während zu Lande die neutralen Staaten englische Agenten erhielten, die alle Vorgänge überwachten, Schwierigkeiten bereiteten und den Warenverkehr beeinträchtigten oder unterbanden.

Es hätte nahegelegen, daß die Neutralen sich gegen solche Vergewaltigungen vereinigten, etwa mit Amerika als Vormacht, um im Notfalle bis zur bewaffneten Neutralität zu gehen, der England schwerlich standgehalten hätte. Aber England wußte, was es sich leisten durfte. Die Neutralen kamen nicht hinaus über papiernen Einspruch und halbe Maßnahmen, zu denen eine Besprechung der drei nordischen Könige in Malmö gehörte. Die Aufforderung Argentiniens an die Neutralen zu einem gemeinsamen Proteste gegen England blieb erfolglos. Entscheidend wirkte das Verhalten der Vereinigten Staaten, dessen Präsident Wilson von vornherein zu England hinüberneigte und immer mehr dessen Geschäfte besorgte, wodurch er geradezu zum Verräter an dem Neutralitätsgedanken wurde und die Gemüter verwirrte. Dreist begann der britische Botschafter in Washington die Rolle eines Handelsdiktators zu spielen und die gesamte amerikanisch-europäische Ausfuhr zu bestimmen. Um den deutschen Aushungerungskrieg möglichst strenge durchzuführen, wagte England sogar, die wichtige amerikanische Baumwollenlieferung zu verhindern. Es beanspruchte das Recht, neutrale Schiffe nach neutralen Häfen zu untersuchen und nach britischen Häfen zu bringen. Neutrale Handelsschiffe erhielten sogar mehrfach englische Besatzungsmannschaften zur Vernichtung der deutschen U-Boote. Seit dem 1. März 1915 nahm England jede von Deutschland kommende oder nach

Deutschland gehende neutrale Ware weg. Dazu gesellte es bald eine Postsperre und die Aufstellung „schwarzer Listen", d. h. eine Aufzählung von Kaufleuten, die mit Deutschland Handel trieben. Die Neutralen sollten so lange drangsaliert werden, bis sie sich Britanniens Wünschen fügten.

Kriegerisch erlitt Albion freilich eine Schlappe nach der andern. Am 26. November flog in der Themsemündung das Linienschiff „Bulwark" in die Luft, und im Mai des folgenden Jahres wiederholte sich der gleiche Hergang fast an derselben Stelle. In der Nebelfrühe des 16. Dezembers erschien die deutsche Hochseeflotte vor der englischen Küste, vernichtete einen Zerstörer und beschoß befestigte Städte, aber der Feind blieb aus. Fast ohne Verlust kehrten die deutschen Schiffe nachmittags zurück. Der von ihnen angerichtete Sachschaden ist auf 100 Millionen Mark berechnet. Die britischen Zeitungen stimmten ein Wutgeheul an, die öffentliche Meinung forderte Vergeltung, die denn auch am 25. Dezember erfolgte und die ganze Hilflosigkeit der Admiralität zeigte. Nicht die „grand fleet" stellte sich zum Kampfe, sondern ein Flugzeugmutterschiff steuerte, von Kreuzern und Zerstörern gedeckt, in die deutsche Bucht. Die Flieger stiegen auf zum Angriff und warfen erfolglose Bomben, fanden aber die Deutschen vollauf wachsam. Die Angreifer gerieten in das Feuer der Abwehrgeschütze, deutsche Flieger stellten sich ihnen entgegen und trieben sie auf die See zurück. Das Ergebnis für Great Britain bestand in dem Verlust von sechs Wasserflugzeugen und der Beschädigung mehrerer Kriegsschiffe. Zur Vergeltung erfolgte in der Nacht vom 19. zum 20. Januar der erste deutsche Luftangriff auf England. Da suchten Marineluftschiffe die befestigten Orte der Ostküste heim, sahen sich durch Nebel und Regen aber in ihrer Tätigkeit beschränkt. Ohne jede Einbuße kehrten sie zurück. Die Hauptwirkung war die Furcht vor neuen Angriffen, welche die Gemüter ergriff und teilweise hochgradig beunruhigte.

Wenige Tage später brachte der 24. Januar das erste größere Seegefecht. In der Nacht steuerte der Verband der deutschen Aufklärungsschiffe unter Admiral Hipper nach der Doggerbank, die sich ungefähr in der Mitte der Nordsee befindet. Das Geschwader bestand aus den 3 Schlachtkreuzern „Derfflinger", „Seydlitz", „Moltke" und dem Panzerkreuzer „Blücher", ferner aus 4 kleinen Kreuzern und 2 Torpedobootsflottillen. Eben dämmerte der Morgen, als man den Feind sichtete, an Schiffen und Gefechtskraft stark überlegen. Die leichten Streitkräfte der Engländer bemühten sich, die Deutschen festzuhalten, während ihre Dreadnoughts sie bei größerer Fahrtgeschwindigkeit mit Südostkurs abzuschneiden suchten. Alsbald schwenkte auch Hipper nach Südosten, um den Gegner in den Bereich der deutschen Minensperren und Verstärkungen nachzuziehen. So rasten beide Teile

mit äußerſter Kraft wie Wettrenner einher. Die Deutſchen hielten die Nord-, die Engländer die Südſeite. Da zeigte ſich, daß der als letztes Schiff fahrende „Blücher" zu langſam war. Infolgedeſſen kamen die Engländer auf, voran ihre ſtärkſten Schlachtkreuzer „Lion" und „Tiger". Schon auf mehr als 18 km eröffnete der „Lion" mit ſeinen weittragenden Rieſengeſchützen das Feuer auf den „Blücher". Während des ganzen mehr und mehr einſetzenden Kampfes hielten ſich die Engländer in einem Abſtande bis zu 14 km, augenſcheinlich um der Wirkung der gefährlichen deutſchen Mittelartillerie möglichſt fern zu bleiben.

Das beiderſeitige Feuer ſteigerte ſich immer heftiger. Die drei erſten engliſchen Schiffe überholten den „Blücher", jedes ihn im Vorbeifahren mit Breitſeiten bearbeitend. Er begann zu brennen und bekam einen Treffer in den Maſchinenraum, der ihn bewegungsunfähig machte. Hierdurch fiel er aus der Linie, und der Admiral mußte ihn ſeinem Schickſal überlaſſen.

Das Gefecht wurde ausſchließlich mit ſchweren Geſchützen geführt, worin die Engländer ſich weit überlegen wußten. Ihr anfangs gutes Schießen geſtaltete ſich aber allmählich unſicherer, wogegen die Deutſchen wichtige Treffer erzielten. Auf dem „Tiger" wütete ein Brand. Er erhielt Schlagſeite und fiel ebenfalls aus. Eine halbe Stunde ſpäter war der „Lion" ſo ſchwer verletzt, daß auch er die Linie verließ und von einem Kameraden ins Schlepptau genommen werden mußte. Nun ſetzte Hipper ſeine Torpedoboote ein, doch entging der Feind ihrer Wirkung, weil er den Rückzug antrat. Immerhin gelang es einem einzelnen Boote, den ſchon wunden gewaltigen „Tiger" durch Torpedoſchüſſe zu verſenken. Rauchſchwaden und Entfernung hinderten den deutſchen Admiral, die Gunſt ſeiner Lage zu erkennen, und außerdem fürchtete er vielleicht, daß ein Vorgehen ihn auf feindliche Linienſchiffe führen würde.

Um 1 Uhr brach der engliſche Befehlshaber Beatty die Schlacht ab, 70 Seemeilen von Helgoland entfernt. Inzwiſchen hatte den „Blücher" ſein Verhängnis ereilt. An 42 Kriegsſchiffe ſind über ihn hergefallen, bis er durch Torpedoſchuß mit wehender Flagge verſank. Das war der Verluſt, auf deutſcher Seite, auf engliſcher betrug er: den „Tiger" und drei Zerſtörer, während der „Lion" ſchwer und die übrigen Großkampfſchiffe erheblich verletzt waren. Dennoch leugnete die britiſche Admiralität alle Verluſte ab und behauptete, einen großen Sieg erfochten zu haben. Hierzu paßt freilich ſchlecht der Geheimbericht des Admirals Jellicoe, worin er warnt, ſich mit gleich ſtarken deutſchen Streitkräften einzulaſſen, weil das von „kataſtrophaler" Wirkung ſein könne. In Wahrheit hatte ſich das deutſche Schiff, das deutſche Geſchütz und die deutſche Ausbildung der feindlichen überlegen erwieſen. Da man dies an leitender engliſcher Stelle nur zu gut wußte, ſo

hielt sie ihre Flotte von nun an erst recht fern. Anders die Deutschen. Ihre Hochseestreitkräfte unternahmen mehrere Fahrten bis in die britischen Küstengewässer, fanden aber nie einen Feind.

Dieser begnügte sich, das nördliche Meer vom Skagerrak bis Schottland zu sperren, wobei seine Geschwader bestimmte Gebiete zugeteilt bekamen. Da wollte das Unglück, daß in der Nacht vom 7. zum 8. April das nördliche Geschwader aus Versehen bei Bergen so weit südlich geriet, daß die hier kreuzenden Schiffe es für feindlich hielten. So entspann sich ein heftiger Kampf zwischen beiden befreundeten Teilen, der mindestens einem Großkampfschiffe den Untergang brachte.

Seitdem die Engländer eine Seeschlacht offensichtlich vermieden, die Hungersperre aber desto schärfer anspannten, blieb den Deutschen auch nur, in bisheriger Weise mit Tauchbooten, Flugzeugen und Minen zu arbeiten, während die kleinen Kreuzer und Torpedoboote ruhelos suchend die dunklen Fluten der Nordsee durchfurchten. Inzwischen lagen die Schlachtschiffe unter Dampf, sofort kampfbereit. Freilich hatte sich das englische Volk das Verhalten einer meerbeherrschenden Flotte anders gedacht. Seine Verstimmung war derart, daß der Marineminister und der Admiral Sir John Fisher ihre Ämter niederlegen mußten. Aber der neue Koalitionsminister leistete ebenso wenig wie sein Vorgänger, denn er behielt die vorsichtige Schonung der kostspieligen Schiffe bei, dadurch tatsächlich die Schwächen Britanniens auf ureigenstem Gebiete bekundend.

Unterdessen gestaltete sich das Auftreten der deutschen Tauchboote immer unbequemer, und wiederholt erfolgten Angriffe von Luftschiffen und Fliegern. Wohl oder übel mußte englischerseits etwas geschehen. Deshalb setzte man am 4. Juli 1915 Flugzeugmutterschiffe, Kreuzer und Zerstörer gegen die deutsche Bucht in Marsch, die jedoch schon unfern Terschelling von Zeppelinen abgewiesen wurden. In großer Eile steuerten die Schiffe schließlich wieder heimwärts. Erst am 25. März 1916 griffen sie in ähnlicher Weise die schleswigsche Küste an. Ihre Zerstörer vernichteten bei der Insel Sylt zwei deutsche Vorpostenschiffe. Dadurch gewann der Abwehrdienst Zeit, gegen die Flugzeuge den Kampf aufzunehmen und drei von ihnen abzuschießen. Zwar warfen die Engländer Bomben; umsonst, ihre Schiffe mußten unter dem Drucke deutscher Marineflugzeuge zurückweichen, wobei ein Zerstörer sank. Nun eilte auch eine Torpedobootshalbflottille herbei und stellte den Gegner abends zu kurzem Gefechte, das einem deutschen Boote den Untergang brachte.

Inzwischen waren weder auf englischer noch auf deutscher Seite stärkere Unternehmungen vorgekommen. Die Tätigkeit beschränkte sich auf gelegentliche Vorstöße der Deutschen, so schon im August nach der südlichen Nordsee, im Herbst nach dem Skagerrak, doch wurde kein Feind gesichtet. Sonst nahm der

Kleinkrieg seinen Fortgang; die Engländer sandten ihre Unterseeboote in das nasse Dreieck, während die Deutschen ihnen hier geschickt entgegentraten, bisweilen durch Zusammenarbeit von Wasserflugzeugen, Minenschiffen und Torpedobooten. Dafür suchten deutsche Torpedoboote und Kleine Kreuzer die britischen Gewässer heim, wofür die belgische Küste eine steigende Bedeutung erlangte. Deutsche Luftschiffe erschienen, um verschiedene Ortschaften, selbst London, mit Bomben zu belegen und weithin Schrecken zu verbreiten.

Zur Sommerszeit 1915 vollbrachten fünf Torpedoboote eines der kühnsten und erfolgreichsten Unternehmen in weiterer Ferne. Sie gingen nach Norden und unterbrachen die Schiffahrt zwischen England und Norwegen. Als die Engländer dies merkten, schickten sie drei leichte Geschwader aus, um die Boote abzufangen. Diese zogen sich rechtzeitig geschickt zurück bis in die jütischen Gewässer. Nachts dicht an der Küste entlangfahrend, erkannten sie unfern des Leuchtschiffes von Horns Riff auf etwa 3000 m undeutlich zwei Schiffe vor sich (17. August). Sie schossen Torpedos ab, welche trafen und einen englischen kleinen Kreuzer samt einem Zerstörer vernichteten. Sofort eilte das ganze und ein zweites weiter südliches Geschwader von dannen, augenscheinlich in der Meinung, es mit Tauchbooten zu tun zu haben. Ihre Dreistigkeit rettete die Deutschen aus fast sicherem Verderben.

Wie sehr die Engländer jeden ernsteren Zusammenstoß vermieden, beweist eine Erzählung, wonach eine bedeutende Flotte leichterer Streitkräfte in dem durch die Natur geschützten norwegischen Hafen Frederikshall einlief. Als die Deutschen dies erfuhren, sollen sie sich vor dem Hafen aufgestellt und den Feind trotz seiner Übermacht durch Dampfpfeifen und andere Lärmmittel zum Kampfe herausgefordert haben. Doch umsonst! Er stellte sich nicht und wartete, bis der Gegner wieder abgefahren war.

Die leichten deutschen Seestreitkräfte machten sich nach wie vor bemerkbar. So erfolgte in der Nacht vom 10. zum 11. Februar 1916 ein Torpedobootsvorstoß nach der Doggerbank, wo man englische Kreuzer fand. Trotz ihrer geringeren Kampfkraft griffen die Deutschen an und versenkten einen Kreuzer, die übrigen entflohen. Dann kam es am 20. März zu einem Gefechte zwischen drei deutschen Torpedobooten und fünf britischen Zerstörern. Hierbei erwies sich wieder die bessere Schießkunst der Deutschen. Sie trafen wiederholt den Feind, der daraufhin das Gefecht abbrach und rasch von dannen eilte. Nicht mehr Glück hatten die Engländer am 24. April. Als sie mit Zerstörern, Monitoren und Dampfern an der flandrischen Küste erschienen, sahen sie sich durch die deutschen Küstengeschütze und die zähen und schneidigen Angriffe von drei deutschen Torpedobooten zur Heimkehr gezwungen. Doch nun geschah der deutsche Gegenstoß, und zwar in Gemeinschaft von Luftschiffen und Hochseestreitkräften. Jene warfen in der Nacht vom 24. zum 25. April

wirksam Bomben auf die östlichen Grafschaften. Diese zeigten sich bei Tagesgrauen des 25. April vor den Küstenplätzen Great Yarmouth und Lowestoft, um deren Befestigungen, Kriegsanlagen u. a. unter Feuer zu nehmen. Feindliche kleine Kreuzer und Zerstörer eilten von Süden herbei, wurden aber verlustreich abgewiesen. Hier ereilte auch den „King Stephen" sein Schicksal, der seinerzeit die Besatzung des in Seenot befindlichen „L 19" hatte ertrinken lassen. Sowohl die deutschen Schiffe wie die Luftschiffe kehrten vollzählig heim. Als Ganzes handelte es sich um den bedeutendsten Angriff auf England, und wieder hatte die britische Hochseeflotte versagt. In der Folge kam es dann zu allerlei kleinen Zusammenstößen an verschiedenen Stellen der Nordsee, wobei die Deutschen fast immer siegreich blieben. Auch der Luftkrieg gegen England wurde fortgesetzt.

Am 31. Mai erfolgte die große Seeschlacht vor dem Skagerrak, auf die wir noch besonders eingehen werden. Merkwürdigerweise blieb sie fast ohne Wirkung auf den Fortgang der Ereignisse. Die Engländer hielten sich nach den schweren Erfahrungen erst recht zurück, und die Deutschen fanden dadurch kein Angriffsziel. Zunächst waren beide Teile natürlich kaum zu besonderen Taten imstande, weil die Schäden erst wieder ausgebessert werden mußten. Immerhin kam es dahin, daß deutsche Handelsschiffe im Herbst 1916 einen lebhaften Verkehr in der südlichen und östlichen Nordsee eröffneten.

Je weniger sich die britische Flotte in der Nordsee sehen ließ, um so eifriger ging die Regierung wirtschaftlich weiter vor. Am 8. Juli gab sie eine Bekanntmachung über die Handhabung des Seekrieges, welche gleichbedeutend war mit der Aufhebung der Londoner Erklärung. Anders die deutsche Hochseeflotte: sie kreuzte öfters auf freiem Meere. Einmal, am 19. August, schien es sogar zum Kampfe kommen zu sollen. Da entfalteten die deutschen Streitkräfte eine beträchtliche Tätigkeit auf der Nordsee. Gegen 5 Uhr nachmittags sichtete eines ihrer Torpedoboote fünf kleine englische Kreuzer mit südöstlichem Kurs, die von zwei Zerstörerflottillen begleitet waren. Es gelang dem U-Boote, einen Zerstörer zu vernichten, worauf der gesamte englische Verband kehrtmachte; dennoch verwundete das U-Boot einen der sichernden Kreuzer. Ein anderes Unterseeboot bemerkte in der Abenddämmerung einen aus Schlachtschiffen und Panzerkreuzern bestehenden Teil der englischen Flotte, der von einer größeren Anzahl kleiner Kreuzer und Zerstörer umgeben war. Halb überflutet kam es auf die Schlachtschiffe zu Schuß und beschädigte das letzte Linienschiff schwer. Beide Hochseeflotten befanden sich in der Nähe.

Da die Nordsee immer mehr durch Minen verseucht und von Tauchbooten durchstreift wurde, gestalteten sich die Fahrten von Linienschiffen und Kreuzern zunehmend gefährlicher, wodurch wie von selber die Haupttätigkeit den ganz leichten Streitkräften zufiel, den Unterssee-, Torpedobooten und

Luftfahrern, wobei die flandrische Küste trefflichen Rückhalt gewährte. Unverdrossen arbeiteten die U-Boote, obwohl sie durch das Eingreifen Amerikas nicht annähernd leisten durften, wozu sie fähig waren. Doch traten ihnen nach besten Kräften Torpedoboote und einzelne Hilfskreuzer zur Seite. Ein solcher nahm am 20. Juli nach Kampf einen englischen Dampfer südöstlich des norwegischen Arendal und führte ihn heim als gute Prise.

Schon vorher, in der Nacht zum 23. Juni 1916, erfolgte ein Vorstoß deutscher Torpedoboote bis in die Nähe der Themse, während sich Gefechte mit englischen Seestreitkräften bei dem Leuchtschiff Noordhinder und der Schouven-Bank entwickelten. Ein kühnes Unternehmen brachte die Nacht vom 26. zum 27. Oktober gegen die Minen und Drahtsperren des Kanals. Geschützt von tiefer Dunkelheit, drangen unerwartet mehrere Torpedobootshalbflottillen in die Enge bei Dover ein, sprengten die Sperre und verjagten die Wachtschiffe hinter derselben, wobei sie mindestens elf Vorpostendampfer und zwei oder drei Zerstörer versenkten. Dann verschwanden sie lautlos, wie sie gekommen waren, ohne Verlust erlitten zu haben. Die britischen Verteidigungsmaßnahmen hatten stark versagt. Nach dieser Probe vollzogen sich in der Dunkelheit der Novembernächte drei Angriffe: Der erste führte vom 1. zum 2. November gegen den Handelsweg der Themse, wobei sich während des Rückmarsches ein Feuergefecht mit englischen Kreuzern entwickelte; der zweite richtete in der Nacht vom 23. zum 24. sich gegen die Themsemündung und die Downs, so daß Ramsgate unter Feuer genommen werden konnte. Feindlichen Seestreitkräften begegnete man nicht. Der dritte gelangte drei Nächte später bis dicht vor Lowestoft; ein vierter während der Nacht vom 8. zum 9. Dezember ging in die Hoofden. Solche Vorstöße wiederholten sich im Januar 1917. Einer bewirkte am 23. Januar ein Nachtgefecht in den Hoofden zwischen deutschen Torpedobooten und englischen leichten Streitkräften. Zwei englische Zerstörer sanken, deutscherseits fiel der Flottillenchef, doch konnte sein Schiff geborgen werden. Schon zwei Tage später beschossen schneidige Torpedoboote Southwold. Ende Februar erschienen solche wieder im Kanal und an der Themsemündung, vertrieben die Engländer und beschossen zwei Ortschaften (Broadstairs und Margate).

Von dem Selbstvertrauen unserer Torpedoboote gibt die Nachricht des 27. März 1917 einen schönen Beweis, welche lautet: „Einer unserer Torpedobootsverbände hat in der Nacht vom 25. zum 26. März die Anlagen des Kriegshafens Dünkirchen auf nahe Entfernung mit etwa 200 Schuß beschossen. Feindliche Streitkräfte wurden nirgends angetroffen. Unsere Boote sind unbehelligt wieder eingelaufen." Das dreiste Unternehmen bildete nur den Anfang einer verschärften Angriffstätigkeit der Deutschen, welche sich gegen die festen Plätze der Kanalgegend richtete und offenkundig den

Zweck verfolgte, Unmut und Unruhe der britischen Bevölkerung und damit die feindliche Flottentätigkeit möglichst zu steigern. Demgemäß überfielen in der Nacht zum 21. April 1917 leichte deutsche Streitkräfte Dover und Calais, nahmen sie auf nahe Entfernung mit insgesamt 650 Schuß unter Feuer, bewirkten große Zerstörungen und vernichteten ein Vorpostenfahrzeug. Dann wurde zurückgesteuert; unterwegs teilte sich die Flottenmacht in zwei Geschwader, das eine stieß südlich der Themsemündung vor, ohne feindliche Kriegsschiffe anzutreffen, das andere machte kehrt mit Kurs auf die Downs, um auslaufende Feinde anzugreifen. Bald entspann sich zwischen den ersten drei deutschen Booten und zwei oder drei englischen Zerstörern ein scharfes Gefecht aus nächster Nähe. Das gegnerische Führerschiff erhielt einen Torpedotreffer und sank; der zweite Zerstörer wollte rammen, stieß vorbei und geriet dadurch in ein Kreuzfeuer, wurde schwer getroffen, kam aber außer Sicht. Inzwischen war auch die hintere Gruppe von drei deutschen Booten mit feindlichen Zerstörern und Führerschiffen aneinander gekommen, wobei sich bald die Übermacht der Engländer zeigte. Hier setzte ebenfalls ein Führerschiff zum Rammstoße an, aber das bedrohte Boot vermied ihn durch Ausweichen, und im Vorbeifahren erreichten den Feind drei Treffer, einen Zerstörer ereilte ein Torpedo, der ihn in Flammen hüllte. Doch nun erhielt auch ein Deutscher einen Torpedoschuß, der das Boot auseinanderbrach. Ein anderer Deutscher kam an einen Gegner heran, enterte ihn und begann einen erbitterten Kampf Mann gegen Mann. Der Deutsche ist nicht mehr gesehen worden. Augenscheinlich hat feindliche Übermacht ihn bezwungen und zum Sinken gebracht, wobei ein Teil der Mannschaft in Kriegsgefangenschaft geriet. Da noch weitere englische Streitkräfte einherjagten, gaben die übriggebliebenen 4 deutschen Boote den Kampf auf und dampften heimwärts. Am nächsten Sonntage lagen in der Markthalle von Dover neben 22 gefallenen Engländern 28 tote Deutsche.

Vier Nächte später (zum 25. April) beschossen Torpedoboote des Marinekorps die Festung Dünkirchen mit 350 Sprenggranaten, ohne daß die feindlichen Küstenbatterien ihnen Schaden zufügten. Alsbald erschienen französische und englische Patrouillenfahrzeuge, von denen zwei Torpedoboote in ein kurzes Gefecht verwickelt wurden, wobei eines nebst einem anderen Vorpostenfahrzeuge sanken. Während der Nacht des 27. April stießen deutsche Seestreitkräfte gegen die Themsemündung vor. Als sie keine Gegner fanden, wandten sie sich gegen Ramsgate und suchten dessen Hafen und Befestigungsanlagen nachdrücklich heim. Die britischen Strandbatterien antworteten lebhaft, aber erfolglos, so daß die Deutschen wieder ohne Beschädigungen oder Verluste zurückkehrten. Namentlich der östliche Teil der Stadt hatte schwer zu leiden. Ein kleines Seegefecht ereignete sich dann wieder

früh am 10. Mai, als leichte deutsche Seestreitkräfte zwischen der belgischen Küste und der von Kent, in den Hoofden, drei feindliche kleine Kreuzer und vier Zerstörer sichteten. Es entwickelte sich ein Feuergefecht, wobei die Deutschen bis nördlich von Ostende wichen. Nun ließen sie die englischen Zerstörer herankommen, vernichteten einen und hielten vorstürmend auf die Feinde zu, welche in höchster Fahrt Anschluß an ihre entfernt stehenden Kreuzer suchten, mit denen sie nordwärts verschwanden.

In der Nacht vom 17. zum 18. Mai trafen die in den Hoofden kreuzenden deutschen Torpedoboote einen durch britische Zerstörer geleiteten Dampfer, versenkten ihn und beschädigten einen Zerstörer durch Artilleriefeuer. Dann entwickelte sich am Morgen des 20. Mai vor der flandrischen Küste ein kurzes Vorpostengefecht zwischen deutschen und französischen Torpedobooten. Die Deutschen waren wie fast immer die Angreifer, brachten dem Gegner Beschädigungen bei und zogen sich unversehrt vor der Übermacht zurück.

Da die Deutschen auch in der Nordsee drohend auftraten, lag klar, daß es sich um Herausforderung der britischen grand fleet handelte, die sich immer noch sorgfältig gesichert verhielt. Das Ziel wurde zunächst durch steigende Unzufriedenheit mit der Admiralität erreicht. „Evening News" schrieb entrüstet: „Diesem Zustand muß ein Ende gemacht werden." Zwei Abgeordnete stellten Anfragen im Parlament wegen mangelhafter Verteidigung der Küsten von Kent. In der Admiralität vollzogen sich weitgehende Änderungen.

Die Engländer suchten den deutschen Stößen in zwiefacher Weise zu begegnen: durch Luft- und Schiffsunternehmungen gegen die flandrische Küste. Erstere geschahen öfters, und am 5. Juni früh folgte eine Beschießung von Ostende, wobei es auch zu einem Gefechte zwischen deutschen Torpedobooten und der britischen Übermacht kam. Eines der Wachttorpedoboote wurde vom Feinde zum Sinken gebracht; es feuerte bis zum letzten Augenblicke. Ein zweites Boot erhielt Treffer, aber ebenso die feindliche Streitmacht, welche sich vor dem Feuer der deutschen Küstenbatterien zurückzog. In der Nordsee entstand ein erbittertes Kleinringen, das sich bis in die norwegischen und schwedischen Hoheitsgewässer fortsetzte, welche die Engländer ihrer Art gemäß ohne Bedenken verletzten.

Alles in allem entsprach der Seekampf zwischen England und Deutschland keineswegs den Erwartungen. Ein gewaltiges Völkerringen auf Leben und Tod gestaltete sich fast zu einem Kriege der Oberleutnants und Kapitänleutnants. Daß dies geschah, geschehen konnte, war nicht der Deutschen Schuld. Auch die britische Volksstimme billigte keineswegs die Zurückhaltung ihrer Admirale. Sie entfernte Admiral Jellicoe vom Oberbefehl und brachte den scheinbar unternehmenden Beatty an seine Stelle, aber nur, um ihn als ebensolchen Zauderer wie seinen Vorgänger zu erkennen. Der Grund

lag eben tiefer. Er beruhte auf der Kampf- und Schießüberlegenheit des Feindes, welche im Ernstfalle mit einer Einbuße drohte, die das Übergewicht der britischen Flotte vernichten, ja sogar mit einer Niederlage enden konnte, und dann war Englands Vormachtstellung dahin. Der frische Wagemut Nelsons war längst erstorben und durch Geldsucht und Krämergeist verdrängt. England focht weniger, um zu siegen, als um zu herrschen, finanziell, wirtschaftlich und politisch. Da durfte es das Mittel zur Weltherrschaft, die kostbare Flotte, nicht aufs Spiel setzen.

4. Die flandrische Küste.

Nicht bloß zur See, sondern auch zu Lande hat die Marine sich Geltung verschafft. Zunächst hielt sie an gefährdeten Küstenpunkten, wie bei Cuxhaven, Geestemünde, auf Sylt, Wangerooge und vielen anderen Orten befestigte Küstenbatterien besetzt. Da sie aber noch starken Überschuß an Kräften besaß und die britische Flotte wenig Gelegenheit zur Betätigung gewährte, während das rasche Vordringen der Landheere im Westen eines Flankenschutzes bedurfte, so sandte man eine starke Marineabteilung mit schwerer Artillerie unter Admiral von Schröder nach Flandern. Die Marine war für den Landkrieg zunächst nicht eingerichtet, fand also große Schwierigkeiten, die sie aber so rasch und tatkräftig überwand, daß einem Vorstoße der Belgier aus der Festung Antwerpen schon eine Marinedivision begegnen konnte. Ende September 1914 trat sie in den Verband der Belagerungstruppen und beteiligte sich wesentlich an der Bezwingung der für unüberwindlich erachteten Scheldefestung. Als die Engländer nun ebenfalls Marinetruppen zu ihrer Verteidigung herbeiführten, da maßen sich die beiden Feinde zur See hier auf dem Lande. Aber die Engländer benahmen sich schlecht, ja geradezu erbärmlich. Anders die deutschen Matrosen. Sie erstürmten Mecheln in heftigem Kampfe, dann den geschützgedeckten Netheabschnitt und überwältigten schließlich die letzten Hindernisse. Bei diesen Kämpfen hatte sich die blaue Uniform als Übelstand erwiesen; sie wurde deshalb durch eine feldgraue Bekleidung ersetzt.

Nach der Eroberung von Antwerpen fiel die belgische Küste den Deutschen in die Hände. Sie rückten vor bis Westende und Ypernkanal und suchten zwischen Nieuport und Dixmuiden durchzustoßen, begegneten aber starkem feindlichen Widerstand. Die englische Flotte griff mit schweren Geschützen sowohl wie Landungsabteilungen ein, so daß die Deutschen nicht vorwärts kamen. Die Marinedivision erhielt den Auftrag des belgischen Küstenschutzes. Sie besetzte den Strand bis Westende und die Stellung am unteren Yser-

kanal, so daß sie den rechten Flügel der deutschen Westfront bildete. Im Dezember 1914 wurde die Division zu einem Marinekorps erweitert, mit den Stäben zu Ostende und Blankenberghe, während sich in Brügge das Oberkommando niederließ.

Mit dem den Deutschen eigenen Ordnungssinne wurde nun der Strand samt Dünen für Verteidigungszwecke hergerichtet. Die Sandhügel verwandelten sich in eine fortlaufende Befestigungsanlage mit schwersten Geschützen von hervorragender Stärke. Teils geht eine breite Chaussee hinter den Dünen, teils zu beiden Seiten derselben, das Ganze verbindet eine Bahn. Die Dünen sind bombensicher betoniert und zu Räumlichkeiten ausgestaltet, derartig, daß man von der Seeseite nichts sieht. Da gibt es Unterstände, Mannschaftsräume, Wohnzimmer, Offizierkasinos, Munitionskammern, Schuppen usw. Überall, wo erforderlich, findet sich elektrische Beleuchtung. Anfangs verwendete man stark belgisches schweres Geschütz aus Antwerpen, das aber mehr und mehr durch gute Kruppkanonen ergänzt wurde. So erscheint der gesamte Strand als eine gewaltige Festung, nach vorn durch Minensperren, Wachtboote und Flieger gedeckt.

Doch auch die Engländer blieben nicht müßig. Schon im Oktober 1914 sandten sie eine Flottenmacht, um den Vormarsch größerer deutscher Truppenkörper längs der Küste zu verhindern und die linke Flanke der belgischen Truppen zu decken. In der Nacht zum 17. Oktober beschoß sie die deutschen Stellungen. Am nächsten Tage landete eine englische Maschinengewehrabteilung bei Nieuport. Einmal dauerte das Bombardement Tag und Nacht. Doch die Deutschen wehrten sich vortrefflich. Sie trafen das englische Flaggschiff so schwer, daß es ausscheiden mußte. Überhaupt hatten alle Schiffe Verluste, die sich steigerten, als es den Deutschen gelang, gute schwere Geschütze in Stellung zu bringen. Hauptsächlich aus diesem Grunde gab die Flotte im November ihre Tätigkeit auf. Solche Angriffe auf die flandrische Küste wiederholten sich in Zukunft, freilich nur mit dem Ergebnisse, daß die Engländer die Überlegenheit der Küstenbatterien kennenlernten. Erfolge zeitigten ihre Schiffe nicht, und stets hielten sie sich in achtungsvoller Entfernung.

Zu Lande beteiligte sich die Marine in der ersten Zeit an den Yserkanalkämpfen, wobei sich die Seebataillone (Marineinfanterie) besonders auszeichneten. Ein heißer Tag war der 11. November, wo Admiral v. Schröder Lombartzyde nehmen und den Feind auf Nieuport zurückwerfen wollte. Da wehte ein schwerer Sandsturm, wodurch die Gewehre versagten und nur das Bajonett blieb. Dennoch drangen die Tapferen stürmend vor und konnten nachmittags den Schaft der Fahne in den Sand der befohlenen Endstellung stecken. So ging es fort. Oft tobte heftiges Artilleriefeuer längs der Front. Die Angriffe des Feindes von der Landseite scheiterten, wie

die vom Meere her, bis die Seeleute dort am 1. Februar von Truppen des Landheeres abgelöst wurden, so daß sie nur den äußersten Nordteil der Yserfront behielten. Freilich war dies ein besonders schwieriger, weil er namentlich im Winter und Frühling sehr durch Wasser litt, welches in die Gräben drang und die dahinterliegenden Flächen ungangbar machte. In zäher Ausdauer haben Marineinfanterie, Matrosen und Marineartillerie ihre Stellungen behauptet. Im Mai 1916 wiesen sie wütende Vorstöße von Zuaven und Algierschützen zurück. Auch wo es sonst not tat, wurde Marine eingesetzt, wie z. B. in der Bedrängnis der Sommeschlacht, in der sich Marineregimenter und -artillerie tapfer benahmen und Marinemaschinengewehre erfolgreich arbeiteten. Auch die Arrasschlacht sah die Kameraden von der Wasserkante.

Diese Verteidigung bildete einen Teil der Tätigkeit; ein zweiter, der an Wichtigkeit immer zunahm, bestand im Angriffe zur See. Für einen solchen lag die belgische Küste ausgezeichnet, sie erstreckte sich schräg gegenüber dem reich angebauten Südostteile Englands und neben dem Eingange des Kanals. Doch bot sie zunächst den Nachteil, keine geschützten Häfen zu besitzen, während Antwerpen durch das vorgelagerte holländische Gebiet unbenutzbar blieb. Alsbald setzte nun wieder die deutsche Leistungsfähigkeit ein und schuf das Fehlende in musterhafter Weise. Da die Ortschaften am offenen Meere stets einem starken Flottenangriffe offen standen, verlegte die Oberleitung ihren Hauptstützpunkt ins Binnenland. Hier eignete sich Brügge vortrefflich, das ein Kanal mit dem Meere verband, wo bei Zeebrügge eine mächtige Mole kilometerweit in die Flut hineinragt. Mit größter Umsicht wurde der Kanal ausgebaggert, die nördlich von Brügge gelegene Kanalerweiterung zum Kriegshafen gemacht, das zerstörte Schleusenwerk wiederhergestellt und Brügge zum wichtigsten Liege- und Ausbesserungsplatz für leichte Seestreitkräfte (Torpedoboote, Unterseeboote und Minensucher) gemacht. In einstündiger Fahrt konnten sie Zeebrügge erreichen. Hier hat der Strand eine Ausbuchtung, welche durch die mit Geschützen versehene Mole einen gegen West- und Nordwestwinde geschützten Hafen bildet. Auf der Mole befindet sich vorn eine Seeflugstation, während Überdachungen die an der Seite liegenden Schiffe gegen Fliegersicht decken. Außer Zeebrügge kommt nur noch Ostende bis zu gewissem Grade als Hafen in Betracht, wo sich ebenfalls einige leichte Schiffe befinden.

Öfters suchten die Engländer die gefährlichen Fortschritte durch Fliegerbomben und Beschießung zu hindern. Da sie sich aber in gemessener Entfernung halten mußten, zerstörten sie wesentlich nur belgisches Eigentum.

Den Anlagen entsprach die seemännische Ausstattung mit kleinen und größeren Torpedobooten, Unterseebooten, Motorbooten usw. In Brügge

mit Zeebrügge besaßen die Deutschen, was sie bisher so sehr entbehrt hatten, einen festen Stützpunkt in der Nähe Englands. Ein lebhaftes seemännisches Leben entwickelte sich, Boote gingen und kamen, einige der hoffnungsvoll in See stechenden Schiffe blieben für immer verschollen, während ihre ruhmreich heimkehrenden Kameraden an der Mole mit lautem Hurra begrüßt wurden. Zeebrügge gestaltete sich zum Hauptunternehmungsplatze. Eine Schwäche enthalten die Anlagen in der Hinsicht, daß sie keine großen Kriegsschiffe aufnehmen können.

Die Engländer arbeiteten den deutschen Angriffsbestrebungen großartig entgegen, sie besetzten ihre gegenüberliegende Küste mit drahtlosen Stationen, Scheinwerfern und Fliegerwerken, errichteten Batterien und handhabten ausgedehnten Schiffswacht-, Vorposten- und Spionagedienst. Schon Anfang Oktober 1914 legten sie über den Südwestausgang der Nordsee einen breiten Streuminengürtel, der nur einen schmalen Weg für die Schiffahrt an der eigenen Küste von Dover bis zur Themse freiließ. Als alle Maßnahmen nicht genügten, spannten sie ein gewaltiges Drahtnetz von 40 Seemeilen Länge quer vor die flandrische Küste, natürlich außer Reichweite der deutschen Geschütze. Es wurde fest verankert, bis auf den Grund gestellt und mit Seeminen versehen. Die Kanaleinfahrt schlossen sie ebenfalls durch starke Stahltrossen und Drahtnetze mit Leuchtbojen, in denen sich die Unterseeboote fangen sollten. Doch alles blieb vergebens! Die deutschen Torpedo- und Unterseeboote gingen über das flandrische Drahtnetz weg und zerstörten die Kanalsperren.

Seit dem März 1917 bildete der Kanal sowohl durch Tauchboote wie Seeminen ein gefährliches Gewässer, das viele Schiffe sinken sah. Als nun auch die Vorstöße der deutschen Torpedoboote im April und Mai von der flandrischen Küste erfolgten, ja, nur durch deren Besitz möglich waren, verlangten öffentliche Meinung und Presse in England, man müßte die dortigen Stützpunkte mit Gewalt durch die Flotte vernichten. Die Fachleute freilich erwiderten, daß die Geschosse der Küstenbatterien weiter trügen als die der Schlachtschiffe. Selbst der verantwortungsvollste Mann, Admiral Jellicoe, äußerte, es sei schlimm, daß die Deutschen das befestigte Zeebrügge besäßen, was die Tätigkeit der den Kanal bewachenden britischen Torpedojäger sehr erschwere, da der Feind stets den günstigsten Augenblick für seine Streifzüge zu wählen vermöge, ohne daß die eigenen Streitkräfte zur Stelle sein könnten. Wiederholt suchte man Zeebrügge durch Monitore zu beschießen, womöglich morgens bei unsichtigem Wetter. Doch schon bei 33 km Entfernung gerieten sie in schweres Feuer der deutschen Geschütze. Um so stärker wurde mit Fliegerbomben gearbeitet, bei denen von vornherein mehr Hoffnung auf Erfolg obwaltete. Sehr oft erschienen deshalb englische Flieger

an der Küste und streiften bis Brügge. Sie stießen auf den Widerstand der deutschen Flieger und Abwehrkanonen.

Unter dem Drucke der öffentlichen Meinung rafften die Engländer sich im Frühling 1917 zu wenigstens etwas tatkräftigeren Versuchen auf. Am Morgen des 12. Mai setzten sie bei unsichtigem Wetter gleichzeitig stärkere Wasser- und Luftstreitkräfte zu einem Angriffe auf Zeebrügge ein, um dessen Hafen und Mole unter Feuer zu nehmen. Während Monitore aus großer Entfernung arbeiteten, entwickelten sich in der Luft heftige Kämpfe mit deutschen Fliegern, wobei zwei Engländer abgeschossen wurden. Am Morgen des 20. Mai entstand an der flandrischen Küste ein kurzes Vorpostengefecht zwischen deutschen und französischen Torpedobooten. Dann erschienen in der Frühe des 5. Juni 1917 englische Monitore vor Ostende und Zeebrügge und beschossen Stadt und Festungsanlagen. Einige Häuser wurden beschädigt und eine größere Anzahl belgischer Einwohner getötet und verwundet. Nachdem starke Aufklärungsstreitkräfte mit einigen deutschen Torpedobooten ins Gefecht gekommen, zogen sich die gesamten Angreifer vor den Granaten der Küstenbatterien zurück.

Kapitän v. Pustau schildert als Augen- und Ohrenzeuge diese Hergänge folgendermaßen in der „Täglichen Rundschau": „Nicht unerwartet ging um Mitternacht des 4. zum 5. Juni eine gewaltige Knallerei im ganzen Küstengebiet los. Deutlich läßt sich das scharfe Krachen zahlreicher, aus großer Höhe abgeworfener Fliegerbomben von dem Böllern der Flaks unterscheiden, die mit den Scheinwerfern sofort in Tätigkeit treten und die Angreifer und die feindlichen Flugzeuge zum beschleunigten Rückzug zwingen. Eine Zeitlang herrschte dann ziemliche Ruhe, bis eine neue Staffel in 4—5000 m Höhe erscheint und das Spiel von neuem beginnt. So geht es weiter bis zum völligen Hellwerden, wo der Lärm der Luftangriffe endgültig aufhört.

Dafür ertönt zwischen 4—5 Uhr morgens am 5. Juni von See her der Donner von Schiffsgeschützen, und in dem über dem Wasser liegenden Dunst werden das Mündungsfeuer und Lichtsignale von Schiffen sichtbar, die sich in raschester Fahrt bewegen. Unsere Patrouillenboote ‚S 15' und ‚S 20' waren auf weit überlegene Seestreitkräfte gestoßen und ziehen sich tapfer kämpfend vor der feindlichen Übermacht auf die Küste zurück. ‚S 20' wird nach einiger Zeit bewegungsunfähig und sinkt, bis zum letzten Augenblicke weiterfeuernd. ‚S 15' dagegen gelingt es, trotz mehrerer Treffer sich der Küste so weit zu nähern, daß die in höchster Ungeduld an ihren Geschützen harrenden Landkanoniere endlich in der Dämmerung erkennen können, wer Freund und wer Feind ist. Sobald sie ihr Feuer eröffnen, drehen die britischen Zerstörer, von denen mindestens einer außer Gefecht gesetzt ist, mit höchster Fahrt nach Norden ab, und ‚S 15' kann unbehindert einlaufen.

Etwa um dieſelbe Zeit dringt vom Weſten her das dumpfe Grollen ſchwerſter Geſchütze und das gewaltige Krachen ihrer Granaten zu uns. Vier feindliche Monitore hatten ſich unter dem Schutze einer tieflagernden Dunſtſchicht auf eine vorher durch Bojen bezeichnete Stellung etwa 25 km von der Küſte begeben und ſchleudern von hier, unterſtützt durch Beobachtungsflieger, ihre rieſigen 30-cm-Granaten gegen Oſtende. Aber nur kurze Zeit iſt ihnen dieſes Vergnügen vergönnt; denn kaum haben unſere Kampfflieger die Gegner in der Luft entdeckt, ſo ſtürzen ſie ſich auf ſie und treiben ſie auf ihre Schiffe zurück. Auch unſere ſchweren Küſtenbatterien können nach einiger Zeit in dem durch Nebelapparate verſtärkten Meeresdunſt die Mündungsblitze der Monitore ausmachen; und ſchon auf ihre erſten Schüſſe hin zieht ſich der Gegner mit höchſter Fahrt aus dem Bereich der dicken deutſchen Zuckerhüte zurück.

Unſere Flieger, die ſeinen Abmarſch beobachten, entdecken ſpäter auf dem Platze, wo ‚S 20' geſunken war, zahlreiche Menſchen zwiſchen den Schiffstrümmern auf dem Waſſer, und mit Hilfe von alsbald herbeigerufenen Torpedobooten gelingt es, 27 Lebende und 35 Tote von der tapferen Beſatzung zu bergen." Die Engländer hatten nur 7 Mann gerettet, um ſich ihrer Menſchlichkeit rühmen und Nachrichten bekommen zu können, die übrigen Schiffbrüchigen aber hohnlachend in echter Baralonggeſinnung ihrem Schickſal überlaſſen.

Allgemach entwickelte ſich die flandriſche Küſte zum wundeſten Punkt der engliſchen Seekriegführung. Als man ihr vom Meere aus nicht genügend beikommen konnte, verſuchte man es Ende Juli 1917 vom Lande her mit Einſatz gewaltiger Heeresmaſſen, hatte aber auch hier keinen Erfolg. Flandern wurde Brennpunkt des Weltkrieges.

5. Die Eismeere.

Bei dem Mangel an zugänglichen Häfen und den Rieſenbedürfniſſen an Zufuhr erlangten die nördlichen Gewäſſer der Eiszone eine ungeahnte Bedeutung für Rußland. Das ſonſt weit abſeits liegende Archangelsk am Weißen Meere entwickelte ſich zum Haupteinfahrtsplatze für Kriegsbedarf der ruſſiſchen Feſtlandfront, wozu ſich Lebensmittel und andere Erzeugniſſe in ſteigendem Maße geſellten. Raſch vergrößerte und bevölkerte ſich Archangelsk, die Umgebung des Hafens geſtaltete ſich zu einem ungeheuren Stapelplatz, für deſſen Entlaſtung die anfangs eingleiſige Bahn weitaus nicht genügte. Man verſtärkte ſie deshalb durch einen zweiten Schienenſtrang und zog maſſenhaft Arbeiter, Kraft- und Laſtwagen heran.

Das dringende Bedürfnis brachte auch die öde, menſchenarme Nordſeite der Halbinſel Kola, die Murmanküſte, in den Kriegsverkehr, welche durch den Golfſtrom eisfrei bleibt. Von Petersburg wurde bis zu der dort be-

findlichen kleinen Ortschaft Alexandrowsk eine Eisenbahn mit größter Mühe durch fast unzugängliche Sumpfgegenden, Gebirge und Seen gelegt. Für diese Arbeit verwendete man deutsche und österreichische Kriegsgefangene, welche massenhaft im Elend verkamen, und dennoch gelang es nicht, den Bau verwendungsfähig abzuschließen. Weiter ließ sich in Betracht ziehen die Bahn von dem norwegischen Hafen Narwik nach dem finnischen Hafenplatze Tornea. Da sie aber über schwedisches Gebiet führt und Schweden keine Munition durchließ, so blieb der Verbindungsweg für russische Zwecke gesperrt. Doch erlaubte Norwegens Entgegenkommen den Russen einen anderen Weg, der freilich nur für Pferde und Renntiere benutzbar war und deshalb kein großes Ergebnis zu liefern vermochte.

Solange die Tauchboote noch nicht bis in den äußersten Norden fuhren, gelang es den Deutschen, die Einfahrt ins Weiße Meer durch Minen zu verseuchen, wodurch sie mancherlei Erfolge erreichten, doch den eigentlichen, stets zunehmenden Handel um so weniger verhindern konnten, als englische Minensucher eintrafen, und der gewaltige Gewinn namentlich die Norweger veranlaßte, ihre Schiffahrt auf Waffenbeförderung größten Umfanges einzurichten.

Da erschien Ende Juli 1916 das erste deutsche Tauchboot in den nordischen Gewässern, worauf im Herbst ein höchst wirksamer Tauchbootkrieg bis zur Murmanküste einsetzte, der auch zu einer Beschießung von Alexandrowsk führte. Die Norweger litten schwer. Während des Septembers gingen 25 norwegische Dampfer mit fast 43000 t verloren. Die Kriegsversicherungseinbußen berechnete man gleichzeitig auf 26½ Millionen Kronen. Die norwegische Regierung setzte sich zur Wehr, mußte sich aber in das Unvermeidliche fügen, so daß allmählich die norwegische Schiffahrt mit Bannware nach dem Weißen Meere aufhörte. Dies bedeutete ein gewaltiges Ergebnis der Tauchboottätigkeit, das sogar auf die Niederlage der Rumänen eingewirkt hat, denen es nunmehr an Schießbedarf mangelte. Ende 1916 berechnete man den norwegischen Gesamtverlust auf 278 Schiffe mit 370 000 t in einem Gesamtwerte von 200 Millionen Kronen. Dies alles, obwohl die Engländer die Zufahrt der Deutschen nach Norden durch ein Kreuzergeschwader und massenhafte Torpedoboote zu verhindern suchten. Ja, es gelang den tapferen U-Bootsleuten sogar, einen mit Munition für 20 Millionen Mark beladenen Dampfer östlich vom Nordkap zu kapern und durch die britischen Sperren nach einem deutschen Hafen zu bringen.

Mitte November 1916 ereignete sich eine schwere Explosion im Hafen von Archangelsk, die ungeheuren Schaden anrichtete, der im Januar 1917 eine zweite, wie es scheint, noch stärkere folgte. Bei letzterer sollen 1500 Menschen getötet und 3000 verletzt worden sein. Man vermutet, daß revolutionäre, ruchlose Hände im Spiel gewesen sind.

So entstanden schwere Verluste; im wesentlichen aber wuchs Archangelsk sich doch immer mehr als großer, für Rußland entscheidend wichtiger Handelsplatz aus.

Während des Winters vermochten die deutschen Tauchboote in den eisstarrenden Gewässern nicht viel zu leisten; sobald aber der Frühling zu nahen begann, wurde das Nördliche Eismeer am 24. März als deutsches Sperrgebiet erklärt. Diese Maßregel vernichtete stetig die Zufuhr oder beschränkte sie doch aufs Äußerste, obwohl die Engländer durch eine starke Flottenabteilung leichter Seestreitkräfte den Tauchbooten heftig entgegenarbeiteten und alle Munitionsschiffe mit kräftigem Geleit versahen.

Da die Deutschen unmöglich das ganze Eismeer beherrschen konnten und die Gegner den Tauchbooten durch weite Umwege nach Norden zu entgehen suchten, verseuchten die Deutschen auch diese Gegenden möglichst mit Minen.

Natürlich beeinträchtigte die verschärfte Kriegführung schwer die Fischerei, welche besonders von Norwegen ausgeübt wurde. Die stets leicht gegen Deutschland erregte norwegische Presse schlug Lärm, und die Regierungen traten in Verhandlungen, welche dahin führten, daß die Deutschen das Gewerbe in einem Teile des Sperrgebietes schonten.

Vor allem litt Archangelsk, behauptete aber wegen seiner Unumgänglichkeit doch seine Bedeutung.

Als Haupteingangsort für die Waren aus Japan gestaltete sich Wladiwostok, wo die sibirische Bahn anfängt. Freilich ist die Bahn wenig leistungsfähig und der Weg vom fernsten Osten bis zur Kampffront im Westen des Riesenreiches endlos weit, überdies bleibt der Hafen während des Winters nicht eisfrei. Auch mischten sich die Japaner ein und setzten die Schleifung der Festungswerke durch. Am 21. März 1917 brach in Wladiwostok, ähnlich wie in Archangelsk, ein gewaltiges Feuer aus, wodurch massenhaft Baumwolle und Petroleum zugrunde gingen und ein japanisches Schiff mit Artilleriemunition in die Luft flog. Einen unangenehmen Verlust bewirkte auch die Strandung eines Linienschiffs am 16. August 1916. Während im Frühjahr 1917 Archangelsk zu veröden begann, erlangte Wladiwostok erhöhte Bedeutung auch für amerikanische Zufuhr.

In ihrer Verkehrsnot suchten die Russen selbst die Amurmündung für ihre Schiffahrtszwecke dienstbar zu machen, obwohl hier der Winter noch früher einsetzt und die Japaner alles überwachen.

Nach Beginn der Revolution in Rußland schlossen sich die Kriegshäfen, Garnisonen, die Flotten und die Eismeerflottillen von Archangelsk und Wladiwostok der neuen Regierung an, freilich erst nach schweren Kämpfen. In Archangelsk verschanzten sich die regierungstreuen Truppen; sie wurden unter Kanonenfeuer genommen, wodurch der Bahnhof in Trümmer ging und

ein Speicher in Brand geriet. Große Munitionsmengen entzündeten sich. Die dort befindliche englische Wache mit über 20 Offizieren wurde von den Russen niedergemacht.

Als die in Archangelsk eintreffenden und lagernden Warenmengen durch die Wechselfälle der Revolution immer mehr in Gefahr kamen, besetzten die Engländer die Stadt und einen Teil der Bahnstrecke mit mehreren tausend Mann.

In Wladiwostok sprengte die meuternde Mannschaft einen Kreuzer in die Luft. Japanische Kriegsschiffe schützten die Hafenanlagen vor Vernichtung.

Wenn irgendwo, so zeigen die hier geschilderten Dinge den ungeheuren Nachteil der Binnenlage Rußlands, die es von jeder unmittelbaren Benutzung der großen Handelswege ausschließt und den Hunger nach dem Erwerb von Konstantinopel begreiflich macht.

6. Die Ostsee.

Als kleines Binnenmeer besaß die Ostsee nur eine untergeordnete Bedeutung für den Seekrieg; sie war aber trotzdem nicht unwichtig, weil sie dem russischen Feinde eine lange Küste bietet und die Beziehungen zwischen Deutschland, Schweden und den dänischen Inseln vermittelt. Es kam deshalb darauf an, wer ihre Gewässer beherrsche. Der Zahl und dem Kampfwerte nach ließ sich die russische Flotte zwar nicht mit der deutschen vergleichen, aber letztere fand ihre Haupttätigkeit in der Nordsee und vermochte deshalb gewöhnlich nur schwächere Streitkräfte für den Osten zu erübrigen. Das konnte unter Umständen gefährlich werden, wenn die Russen Angriffsgeist gehabt hätten, aber der fehlte. Um so stärker wohnte er der jungen deutschen Flotte inne, als deren Verkörperung die kleinen Kreuzer „Magdeburg" und „Augsburg", wie wir sahen, sofort nach Kriegsausbruch gegen Libau vorstießen und den Kriegshafen samt dazugehörigem Gelände beschossen. Die Bestürzung war groß. Infolgedessen ergriff die russische Regierung überstürzt allerlei voreilige Maßnahmen. Sie legte Minensperren in den Rigaischen, quer über den Finnischen und an Durchgangsstraßen des Bottnischen Busens, hinter denen sich ihre Flotte verbarg und mit kurzen Unterbrechungen während des ganzen Krieges blieb. Sie nahm demnach eine Verteidigungsstellung ein und machte deutsche Angriffsunternehmungen gegen sich unmöglich, überließ dem Feinde aber die mittlere und westliche Ostsee.

Das Wesen des Ostseekrieges sank damit auf gelegentlichen Kleinkrieg und geringe gegenseitige Vorstöße hinab. Ein wachsames Auge mußten die

Deutschen überdies auf die dänischen Gewässer wegen eines etwaigen Durchbruchs englischer Streitkräfte halten. Sie belegten die dortigen Zugänge mit Minen bis auf eine kleine Fahrrinne und ließen eifrig Vorpostenboote kreuzen. Außerdem verhinderten sie möglichst den skandinavisch-russischen Zwischenhandel. Die feindliche und neutrale Schiffahrt suchte sich derartig zu decken, daß sie sich an der schwedischen Küste innerhalb der Hoheitsgrenze entlangschob. Den Russen wurde die Absperrung sehr bald lästig, obwohl ihnen der Bottnische Busen verblieben war. Sie schufen sich deshalb weitere Verkehrsmöglichkeiten durch den Ausbau einer Finnlandbahn nach Haparanda und einer neuen Bahn nach der Murmanküste der Halbinsel Kola. Da auch eine ausgiebigere Verwertung Libaus zu befürchten stand, so sperrten die Deutschen die dortige Hafeneinfahrt und zerstörten am 4. November die Anlagen und den Bahnhof durch Granatfeuer. Inzwischen war es mehreren englischen Tauchbooten gelungen, trotz aller Aufmerksamkeit der Deutschen durch die dänischen Wasserstraßen zu kommen und sich in der Ostsee unliebsam bemerkbar zu machen. Ununterbrochen von deutschen Torpedobooten gejagt, zogen sie sich schließlich nach dem finnischen Helsingfors zurück, wo sie mit der russischen Flotte einfroren.

Während des Winters wirkte die Ostseesperre für Rußland bereits sehr unangenehm; es fehlte an Kohlen und Kolonialwaren. Deutscherseits begann man nun auch den Luftkrieg, doch wurde ein Parseval-Luftschiff am 25. Januar bei Libau abgeschossen. Die Russen benutzten die Zeit der Ruhe eifrig zur Verstärkung ihrer Flotte.

Am 9. Mai 1915 konnte die Schiffahrt zwischen Schweden und Rußland amtlich eröffnet werden. Schon vorher waren die Deutschen tätig gewesen. Sie hatten am 7. Mai das wichtige Libau durch Hindenburgs Truppen unter Beteiligung von Seestreitkräften besetzt, um es rasch zu einem Stützpunkte für die Flotte zu machen. Bald fiel auch das weiter nördlich gelegene Windau in ihre Hände. Bei einem Angriffsunternehmen am 1. Juli wurde das deutsche Minenschiff „Albatros" in schwedische Hoheitsgewässer getrieben und hier beschossen. Zugleich kam es mit dem kleinen Kreuzer „Augsburg", dem Verstärkungen zu Hilfe eilten, und weit überlegenen russischen Streitkräften zum Kampfe. Die Russen drehten nordwärts ab, nachdem einer ihrer Panzerkreuzer beschädigt war.

Um endlich den Krieg weiterzubringen, drangen die Deutschen in den stark verteidigten Rigaischen Busen ein. Am 16. August begannen sie unter heftigem Feuer das Wagnis, fanden im Innern des Busens zwar keine russischen Großschiffe, schlugen sich aber lebhaft mit kleineren Einheiten und Strandbatterien herum, beschossen die Reede von Pernau und verließen am 21. August wieder das ungünstige Gewässer. Beiderseits hatte man einige

Verluste. Draußen deckte ein Kreuzergeschwader die Ausfahrt; eines seiner Schiffe, der „Moltke", wurde von einem englischen Unterseeboot am Buge verwundet, vermochte aber doch ohne Hilfe nach Kiel in Dock zu gehen. Die Deutschen hatten ihre Absichten auf Dünamünde nicht erreicht, die Russen fürchteten eine Bedrohung Petersburgs. Bei ihrer geringen Angriffslust widmeten sie sich einer ausgedehnten Verseuchung der Ostsee durch Minen. Als diese die Deutschen zu Wasser stark behinderten, warfen sie sich auf die Lufttätigkeit, die vom Feinde gelegentlich erwidert wurde. Einige kleinere Vorstöße seiner Seestreitkräfte blieben erfolglos, um so mehr, als unter den Mannschaften ein schlechter Geist herrschte, der in schweren Meutereien zum Ausbruche kam.

Ein anderes Gepräge erhielt der Krieg seit dem Herbste 1915 durch britische Tauchboote, von denen mehrere abermals in die Gewässer der Ostsee gelangten. Natürlich machten die deutschen Torpedoboote eifrig auf sie Jagd. Doch der Gegner fand Rückhalt in den russischen Häfen, arbeitete mit allen Listen, selbst mit dem Gebrauche der deutschen Flagge, und kümmerte sich nicht um die schwedische Hoheitsgrenze. So vermochten sie, dreizehn deutsche Handelsdampfer, einen großen Kreuzer, zwei kleine Kreuzer und ein Torpedoboot zu versenken. Aber ungerächt blieb das nicht. Von den vier Tauchbooten neuster Bauart wurden drei zur Strecke gebracht. Der Handelsverkehr hatte sich inzwischen fast ebenso wie sonst vollzogen.

Der zweite Winter kam, und die russische Flotte verweilte abermals wohlgeschützt an der finnischen Küste und bei den Alandsinseln, eifrig mit Verstärkungsarbeiten beschäftigt. Der Frühling brachte russische Treibminen. Da auch das Wetter für die Seefahrt ungünstig war, eröffneten die Deutschen den Feldzug (1916) mit Luftangriffen gegen Ösel und den Rigaischen Busen samt Umgegend, die Alandsinseln u. a., worauf die Russen wiederholt Kurland heimsuchten. Größere Seeunternehmungen blieben unmöglich, weil das Wasser voller Minen lag und die russischen Schiffe ihre Deckungen nicht oder nur äußerst selten und vorsichtig verließen, wie am 30. Juni, wo ein kleines Gefecht stattfand, oder etwas nachher, als russische Kriegsschiffe erfolglos deutsche Batterien an der Kurischen Küste beschossen. Um doch etwas zu leisten, drang in dunkler Novembernacht eine deutsche Torpedobootflottille in den Finnischen Busen ein und warf Granaten auf Baltischport.

Eine besondere Gefahr für die Deutschen bildeten die englischen Tauchboote, welche trotz größter Wachsamkeit immer wieder durch die dänischen Gewässer schlichen und sich bald selbst in schwedischen Hoheitsgewässern völkerrechtswidrig benahmen. Ohne Warnung vernichteten sie eine Anzahl deutscher Handelsdampfer. Die Bedrohten fuhren deshalb möglichst gruppenweise

unter bewaffnetem Geleit, mit dem es gelegentlich zu heftigen Kämpfen kam. Sogar an der schwedischen Südküste und in den Sund- und Kattegattgegenden wurden U-Boote gesichtet. Aber ruhelos betrieben deutsche Torpedoboote und Luftschiffe ihre Jagd, so daß es nicht gelang, den deutschen Handel zu unterbrechen. Zur Verhinderung des Vordringens weiterer Tauchboote in die Ostsee legten die Deutschen ein großes Minenfeld an den Eingang des Sundes, bei dem vor Beginn der Dunkelheit alle aus der Ostsee kommenden Schiffe vor Anker gehen mußten. In der Tat ließen die feindlichen Angriffe im Spätsommer und Herbst mehr und mehr nach.

Schweden litt schwer unter den Maßnahmen der Verbandsmächte, kam aber nicht hinaus über amtliche Beschwerden, zürnende Zeitungsartikel und verschärfte Küstenbewachung. Selbst die zunehmende Befestigung der Alandsinseln seitens der Russen, welche Stockholm bedrohte, führte zu keiner Tat. Immerhin bewahrte es trotz aller englischen Druckmittel, Vergewaltigungen und Bestechungen seine Neutralität und damit das Verbot der Durchfuhr, was für Rußland äußerst störend war.

Der Winter 1916/17 zeitigte im Januar und Februar bedeutende Kälte, so daß ein ungewöhnlich großes Gebiet der Ostsee zufror und jeder Verkehr gehemmt wurde. Noch Mitte März versperrte Treib- und Packeis viele Häfen des Sundes und der Belte. Dampfer und Eisbrecher saßen fest. Die Schiffahrt entwickelte sich nur langsam unter schweren Gefahren. Viele Küstenfeuer mußten gelöscht werden, namentlich in Schweden, was sich seit mehr als 30 Jahren nicht ereignet hat. An Seeunternehmungen ließ sich nicht denken, dafür belegten Flieger die Luftschiffanstalten auf Ösel mit Bomben. Der März brachte die Meldung, der russische Panzerkreuzer „Rurik" sei auf eine Mine gelaufen und stark beschädigt.

Inzwischen suchte sich Rußland mit fremder Hilfe durch Tauchboote zu verstärken. Solche kamen in Teilen aus Amerika an und wurden Januar und Februar 1917 in Kronstadt zusammengesetzt. Es geschah durch britische Fachmänner; auch englische Matrosen befanden sich dort, standen sich aber schlecht mit den russischen Seeleuten, welche nichts von ihnen wissen wollten.

Alles in allem blieben die kriegerischen Vorgänge im zweiten und dritten Kriegsjahre noch gegen die des ersten zurück. Und trotzdem übte die Gegenwart der deutschen Streitkräfte, ihre weitgehende Handelssperre eine einschneidende Wirkung; denn sie vermehrte die Not des russischen Volkes. Es fehlte an Kohlen und Kolonialwaren und bald auch an Brot, zumal in den großen Städten. Die unehrliche und unfähige Beamtenschaft vermochte der Schwierigkeiten nicht Herr zu werden. Die Massen wurden widerspenstig. Politische Fragen steigerten die Unzufriedenheit, welcher die Regierung mit den üblichen Kraftmitteln entgegentrat.

Die ungesunde Verbindung des selbstherrlichen Rußland mit dem liberalen England und dem demokratischen Frankreich barg den Keim schwerer Schuld. Die Engländer verschafften sich in Petersburg starken Einfluß, voran der intrigante britische Botschafter. Als er dem Zarenregimente nicht mehr traute, beteiligte er sich an dessen Schwächung, mußte aber erleben, daß die Geister, welche er rief, ihm über den Kopf wuchsen. Mitte März brach in Petersburg die Revolution los, der die Gewaltherrschaft in jähem Sturze erlag. Die Kriegshäfen von Kronstadt und Helsingfors schlossen sich der Bewegung an. Die dortigen Truppen ermordeten eine Menge Offiziere, darunter den befehlshabenden Admiral. In Wiborg und Reval erging es nicht viel anders, auch hier entschied sich die Marine für die Revolution. Ein Admiral wurde erschossen, ein anderer machte einen Selbstmordversuch. Mehrere Großschiffe erlitten schwere Beschädigungen. Die neue Regierung setzte Oberbefehlshaber ein und ab. Rasch griff die Zersetzung weiter um sich. In Finnland kam es zu umwälzungsartigen Streiks und Maßnahmen, welche ausgedehnte Selbständigkeit des Landes bezweckten, die dann auch schließlich erklärt wurde. Die Werkstattarbeiter des Abo-Aland-Festungsgebietes rissen die Herrschaft auf der Insel an sich, Kronstadt erklärte sich für unabhängig. Im Hafen von Petersburg flog Anfang Juni ein großes Lager englischer Sprengstoffe in die Luft. Am 1. Juli erging es einem Linienschiffe nicht besser.

Natürlich geriet die Tätigkeit der russischen Marine unter solchen Verhältnissen immer mehr ins Stocken. Andererseits unternahm man auch deutscherseits nur wenige feindliche Handlungen, sondern warf sich mehr auf eine noch weitere Unterbindung des Handelsverkehrs. Als sich am 12. Mai russische Motorboote am Westeingange des Rigaischen Busens zeigten, gelangten sie in das wirksame Feuer der Deutschen, das ein Boot vernichtete und ein zweites beschädigte. Anfang Juni belegte ein deutsches Seeflugzeug die russische Fliegerstation Lebara mit Bomben, ein Unternehmen, das sich noch mehrfach wiederholte.

Das große Ereignis war, daß die veränderten Umstände es deutschen Kriegsschiffen endlich ermöglichten, in den Bottnischen Meerbusen einzudringen und dadurch die Schiffahrt zwischen Schweden und Finnland zu verhindern. Ende Mai versenkten sie dort sechs schwedische Schiffe und brachten drei auf. Erschreckt untersagten oder beschränkten die Stockholmer Reedereien weiteren Frachtverkehr. Als die Engländer die Schweden aufzuhetzen versuchten und zur Vereinigung mit Rußland rieten, lehnte „Aftonbladet“ das als unverständlich ab. Nur ein unbesiegtes Deutschland biete Gewähr für das europäische Gleichgewicht.

Aber wie überall verstand England seinen Vorteil zu wahren. Nach

finnischer Angabe benutzte es die Schwäche der revolutionären Regierung Rußlands, sich durch Kauf auf den Alandsinseln festzusetzen und sie zu befestigen. Überdies brachte es durch Vertrag einige Häfen an der finnischen Küste in seinen Besitz. Beides bezweckte eine Machtausdehnung auf die Ostsee und Bedrohung Schwedens.

7. Das Mittelmeer.

Das Mittelländische Meer beherrschten die Flotten der Verbandsmächte unbeschränkt, bis die deutschen Tauchboote erschienen, denen sich bald österreichisch-ungarische beigesellten. Gerade jenes Gewässer gewährt diesen kleinen gefährlichen Gesellen ein ausgezeichnetes Arbeitsgebiet: seine vielen Inseln können als Verstecke dienen, die Luft ist klar, die Herbst- und Winterstürme toben nicht so gewaltig wie im Norden, und in einiger Entfernung winkt die österreichische Küste als Rückhalt. Dabei wird das Meer stark befahren, sowohl wegen seiner bevölkerten Küstenländer und der dadurch bedingten lebhaften Schiffahrt, als auch wegen der durchgehenden großen Welthandelsstraße nach und vom Suezkanal. Natürlich steigerten das Gallipoli- und Saloniki-unternehmen den Verkehr. Und überdies fanden sich die Angreifer weniger durch Rücksichtnahme auf Amerika und starke Abwehrmaßregeln beengt.

Eröffnet wurden die Ereignisse durch die kühne Tat des „Goeben" und „Breslau". Wegen der Neutralität Italiens litt dessen Schiffahrt anfangs durch die Engländer und Franzosen, bis das Land mit ihnen gemeinsame Sache machte. In umgekehrter Richtung hielt sich der Übertritt der Türkei. Er führte zu allerlei feindlichen Maßnahmen in der Ägäis. Auf dem eigentlichen Mittelmeere bewegten sich Handel und Wandel wie im Frieden, als ganz unerwartet Mitte des Sommers 1915 deutsche Tauchboote seine Gewässer unsicher zu machen begannen. Sie hatten aus eigenen Mitteln die Fahrt durch die Straße von Gibraltar zurückgelegt. Die Verbandsmächte konnten sich eine solche Reise nicht denken, sondern glaubten, die Deutschen hätten geheime Schlupfwinkel, weshalb sie die Küsten absuchten und alles taten, um die Sache aufzuklären. Vergebens! Das Geheimnis beruhte nicht auf Hilfe von außerhalb, sondern auf der inneren Leistungsfähigkeit der deutschen Schiffe.

Zum großen Teil wurde der nun ausbrechende Kleinkrieg durch die Vorgänge bei Gallipoli und Saloniki bestimmt, welche ununterbrochene Transporte von Truppen, Kriegsbedarf und Lebensmitteln erforderten. Namentlich Ägypten gestaltete sich zum Hauptsammelplatze der Verbandsstreitkräfte, von dem aus die Überfahrt nach den beiden Kriegsgebieten erfolgte. Hier nun entfalteten die deutschen Tauchboote ihre ganze Furcht-

barkeit und versenkten eine Menge Dampfer, obwohl alle Verteidigungs- und Vorsichtsmaßregeln angewandt wurden. Selbst in der Straße von Gibraltar, unmittelbar an der Gallipoliküste, vor dem Hafen von Saloniki und in dem von Alexandrien erlegten sie ihre Opfer. Vergebens suchten sich die Verbündeten durch Minen und Drahtnetze zu schützen. Schon bis Ende November 1915 waren auf der Gallipoli-Saloniki-Fahrt versenkt: 8 Hilfskreuzer und Truppentransportdampfer nebst 16 Kriegsbedarfslastschiffen, zusammen fast 148 000 t. Und so ging es fort mit furchtbarer Ausdauer.

Eine zweite verderbenbringende Tätigkeit entwickelten die Tauchboote im Legen von Minen und Minenfeldern.

Von größter Wirkung erwies sich die Erklärung des verschärften U-Bootkrieges, dem das ganze Mittelmeer mit Ausnahme der spanischen Gewässer, eines französischen Hafens und einer Fahrstraße nach Griechenland verfiel. Die militärischen Sendungen waren noch mehr gefährdet als bisher, der Handel der Verbandshäfen stockte; besonders seufte Italien mit seiner langgestreckten Küste. Großen Eindruck machte die Versenkung des vollbesetzten Transportdampfers „Athos" im Februar 1917, eines prächtigen französischen Schiffes von 12 600 t. Am 8. Mai konnte der Deutsche Admiralstab die Vernichtung von drei mit Truppen besetzten großen Transportdampfern melden. Die Zahl der zerstörten Schiffe stieg unheimlich: im April 1917 betrug sie für die italienische Handelsflotte 257 000 t. Man bestrebte sich deshalb, den militärischen Verkehr möglichst vom offenen Meere fernzuhalten und auf die kurze Strecke der Straße von Otranto zu beschränken, welche durch massenhafte Torpedoboote und bewaffnete Dampfer beschützt wurde.

Die deutschen Tauchboote hatten die ganze Benutzung des Mittelmeeres erschüttert. Meistens verließ man den Hafen nur im Schutze der Dunkelheit, und wagte ein Schiff die gefährliche Fahrt, so geschah es möglichst gut bewaffnet, und doch schwebte die Besatzung in steter Angst und Sorge; nachts fuhr man abgeblendet und tags im Zickzackkurs, stets angespannt ausschauend, ob nicht irgendwo der fürchterliche deutsche Rundspiegel aus dem Wasser auftauche. Wichtige Unternehmungen geschahen deshalb nur mit Geleit von Kriegsschiffen. Inzwischen setzten auch die Minenleger ihre Tätigkeit fort, so daß am 21. Mai die Häfen von Tarent und Palermo wegen Minengefahr gesperrt werden mußten.

Die Tauchboote haben wesentlich dazu beigetragen, die Angriffskraft der Verbandsflotte vor den Dardanellen zu lähmen und die Salonikiarmee zu zermürben.

Eine Stätte gelegentlicher Betätigung der Verbandskriegsschiffe bot die Sinaifront. Hier griffen sie wiederholt in die Kämpfe zwischen Engländern und Türken auf der Küstenstrecke von Gaza ein. So auch im April 1917,

wo sie den rechten türkischen Flügel unter Feuer nahmen, bis er zurückgebogen wurde. Zugleich beschossen und zerstörten sie die Moschee von Gaza.

Besonders wenig Ruhm vermochte die französische Flotte zu ernten, der der Schutz des Mittelmeers in erster Linie oblag. Ihre Hauptleistung bestand in der Niederdrückung der wehrlosen Griechen. Nicht einen einzigen kriegerischen Erfolg hat sie zu verzeichnen, und als eines ihrer Schiffe im März 1917 ein Tauchboot unfern Marseille versenkte, da stellte sich heraus, daß es kein feindliches, sondern ein französisches gewesen war. So gering ihre Taten, so groß erwiesen sich ihre Verluste; sie beliefen sich auf 4 Linienschiffe, 2 Panzerkreuzer, 2 Dutzend Zerstörer, 10 Tauchboote, 7 große Hilfskreuzer und eine Anzahl Wach- und Patrouillenfahrzeuge. Auch Italien erging es nicht viel besser. Nach Genueser Meldungen verlor dessen Handelsflotte im April 1917 über 250 000 t. Schließlich erschienen im Juli 1917 japanische Torpedoboote im Mittelmeere, um die Verbandflotten zu entlasten.

Und derartig gewaltige Ergebnisse zeitigte der nagende Kleinkrieg, für den das Mittelmeer als klassisches Gewässer zu gelten hat.

8. Die Adria.

Österreich-Ungarn befand sich zur See in ähnlicher, nur noch ungünstigerer Lage als Deutschland. Mit seiner Küste auf die Endteile der Adria beschränkt und streckenweise durch vorgelagerte Inseln geschützt, hatte es zwar Gelegenheit zum plötzlichen Hervorbrechen in kleinen Unternehmungen, für größere Taten eigneten sich die Verhältnisse jedoch schlecht, schon deshalb, weil die Adria ein schmales, leicht übersehbares Gewässer bildet, das sich bei der Straße von Otranto vom Mittelmeere absperren läßt, und weil den Gegnern weit überlegene Streitmittel zur Verfügung standen. Hierdurch war die Monarchie auf den Kleinkrieg verwiesen. Ihr Haupthafen Pola lag gut gedeckt auf vorspringender Halbinsel und besaß leistungsfähige Werften, Docks und Marineeinrichtungen. In der dalmatinischen Bevölkerung standen treffliche Seeleute zur Verfügung, und der Unternehmungsgeist Tegetthoffs lebte fort in ihren Offizieren.

Ganz anders auf feindlicher Seite: da entsprach die französische Kriegführung der britischen. Sie schonte ihre Schiffe, begnügte sich möglichst mit Überwachung der Straße von Otranto und überließ den Österreichern den Angriff. Sofort nach der Kriegserklärung Montenegros beschossen letztere Anlagen in Antivari und verhängten am 10. August die Sperre über dessen Küste. Bei der Durchführung dieser Maßnahme sahen sich der Kreuzer „Zenta" und ein Zerstörer plötzlich von der französischen Flotte überrascht, wobei der Kreuzer nach tapferster Gegenwehr sank. Im September erschienen

starke französische Streitkräfte bei Cattaro, Lissa und Pelagosa, ohne Nennenswertes auszurichten. Derartig schleppten sich die Dinge weiter, ein französisches Unterseeboot wurde versenkt und das französische Linienschiff „Jean Bart" in der Straße von Otranto durch ein österreichisch-ungarisches Tauchboot schwer beschädigt.

Inzwischen entwickelten sich die Feindseligkeiten der Italiener, zunächst verdeckt. Sie besetzten das albanische Valona und fuhren mit Kriegsschiffen in andere albanische Häfen. Die Franzosen blieben ziemlich untätig und verloren ihren Panzerkreuzer „Leon Gambetta", während die leichten k. u. k. Streitkräfte die Adria durchkreuzten.

Da trat Italien im Mai 1915 offen zu den Verbandsmächten über, was das Wesen des Seekrieges zuungunsten der Österreicher beeinflussen mußte.

Ein gewisses Gegengewicht bot die Unterstützung Deutschlands, die sich in den österreichischen Häfen und vor allem durch die Überlassung von Tauchbooten geltend machte, welche anfangs in Teilen auf der Bahn herbeigeführt und in der Adria zusammengesetzt wurden, bis sie später die weite Reise um England herum durch die Straße von Gibraltar selbständig zurücklegten.

Die geänderte politische und militärische Sachlage ließ befürchten, daß die weit stärkere italienische Flotte die Herrschaft über die Adria an sich reißen würde. Darin täuschte man sich; wie die Engländer und Franzosen, wünschten auch die Italiener, ihre Kriegsschiffe zu behalten und wagten deshalb keine offene Seeschlacht. Überdies erwies sich ihre langgestreckte Küste ungünstig mit einer Reihe größerer Städte, von denen nur Venedig durch vorgelagerte Inseln geschützt war. Die Engländer und Franzosen halfen nicht oder nur wenig, namentlich seitdem die Gallipoli- und Salonikikämpfe ihre Kräfte in Anspruch nahmen. So standen sich zur See wie zu Lande die Österreicher und Italiener im wesentlichen allein gegenüber, wobei sich sofort die größere Tatkraft und das Gefühl der Überlegenheit auf österreichisch-ungarischer Seite zeigte. Kaum hatte Italien den Krieg erklärt, als schon in der nächsten Nacht die k. u. k. Flotte einen großen Teil der nunmehr feindlichen Ostküste heimsuchte und dabei erheblichen Schaden anrichtete. Diesem ersten Angriffe folgte bald ein zweiter, an den sich weitere reihten. So wurden die Italiener durchaus die Leidtragenden. Ihre Gegenmaßnahmen blieben schwächlich. Als sie im Juli mit einem starken Geschwader in der Nordadria erschienen, versenkte ein österreichisch-ungarisches Tauchboot den Panzerkreuzer „Amalfi". Nun beschossen die Italiener zwei dalmatinische Ortschaften, erlitten aber durch den Untergang des Panzerkreuzers „Guiseppe Garibaldi" einen neuen schweren Verlust, was sie noch vorsichtiger machte, als sie bisher schon gewesen waren. Daraufhin steuerte ein österreichisch-ungarisches Geschwader 160 km längs

der feindlichen Küste, Verwüstungen und Schrecken verbreitend. An einer zweiten Heimsuchung beteiligten sich Seeflugzeuge. Bald geschah eine dritte. Gegen die Insel Pelagosa, welche die Italiener besetzt hielten, kam es zu wiederholten Angriffen, in deren Folge sie von den Eindringlingen geräumt wurde. Inzwischen hatten sich die Italiener auch in Albanien vorgeschoben, was unsere Bundesgenossen zu mehreren Flottenvorstößen veranlaßte, denen eine größere Anzahl feindlicher Schiffe, doch auch zwei österreichisch-ungarische Zerstörer zum Opfer fielen. Die Seeunternehmen fanden vom Lande her Unterstützung. Ende Februar 1916 eroberten k. u. k. Truppen die Hafenstadt Durazzo, wobei sie beträchtliche Beute machten, darunter 17 Dampf- und Segelschiffe.

Bald nach dem Verluste des „Garibaldi" stellte Italien die Schiffahrt mit größeren Schiffen auf der Adria fast gänzlich ein, auch die wenigen Häfen der Ostküste hatten keinen Handel mehr. Fast einzig Brindisi kam noch halbwegs für den Seeverkehr in Betracht, Venedig und Ancona blieben tot; selbst der mit Brindisi beschränkte sich auf ein Hin und Her nach und von dem albanischen Valona.

Unter solchen Umständen konnte es nur zu belanglosen Unternehmungen kommen, bei denen die Österreicher fast immer die Oberhand behielten. Da die Straße von Otranto stark von bewaffneten Fischdampfern bewacht wurde, zeigte sich dort am 10. Juli unerwartet der österreichisch-ungarische Kreuzer „Novara", um erfolgreich aufzuräumen. Auch die Verluste großer Schiffe setzten sich fort auf italienischer Seite. Das Linienschiff „Benedetto Brin" flog in die Luft, wohl durch Selbstentzündung, während das Linienschiff „Regina Margherita" auf zwei Minen lief und mit dem größten Teile seiner Besatzung zugrunde ging. Je unsicherer Tauchboote und Minen die See machten, desto mehr verschwanden die feindlichen Streitkräfte, ganz nach englischem Muster.

Selbst die wichtige Straße von Otranto blieb zeitweise leer. Als in der Nacht zum 22. April 1917 eine österreichisch-ungarische Flottenabteilung dort eindrang und einen italienischen Dampfer vernichtete, sichtete sie keine feindlichen Streitkräfte.

Anders entwickelten sich die Dinge kurz vor Tagesanbruch des 15. Mai. Da unternahm wieder eine Abteilung k. u. k. leichter Streitkräfte einen Vorstoß in die Otrantostraße, vernichtete einen italienischen Zerstörer, 3 Handels- und 20 teilweise englische Bewachungsdampfer. Sofort eilten weit stärkere italienische, englische und französische Kriegswachtschiffe herbei und verfolgten den Feind, wobei es zu ebenso erbitterten, wie langdauernden Rückzugsgefechten kam, die sich bis unter die Geschütze von Cattaro und Durazzo hinzogen, und in die beiderseits auch Tauchboote und Flieger ein-

griffen. Hierbei gelang es einem deutschen Tauchboote, durch Torpedoschuß den englischen Kreuzer „Dartmouth" zu versenken, auf dem sich der italienische Führer befand, der die Aufklärungsdivision befehligte. Auch sonst waren die Schäden der Verbündeten offenbar bedeutend größer. Der österreichisch-ungarische Verlust wird auf nur 50 Mann angegeben. Admiral Njegovan erhielt für das schneidige Verhalten seiner Schiffe den Orden der Eisernen Krone I. Klasse.

Die Engländer beantworteten das kühne Wagnis der Österreicher Ende Mai während der zehnten Isonzoschlacht. Da erschienen britische Monitore in der Mitte der Bucht von Triest und überschütteten zwei Stunden lang die Stadt, die militärischen Anlagen und die Eisenbahn mit Bomben.

Die Adria eignet sich besonders für Fliegertätigkeit, denn sie ist nicht allzu breit. Die österreichische Küste reicht fast bis zur Höhe von Bari, und die meisten italienischen Städte liegen, wie schon gesagt, offen da. Anfangs erwiesen sich die Italiener im Luftwesen überlegen, weil sie größere und stärkere Flugzeuge besaßen. Aber die Österreicher erkannten rasch die Vorteile der neuen Waffe, sie begannen eifrig und geschickt zu bauen, so daß ihre Wasserflugzeuge bald die des Feindes hinter sich ließen und ihr Angriffsgeist ein bedeutendes Feld der Tätigkeit vor sich sah. Damit steigerte und vermehrte sich die Lufttätigkeit ungemein, bis die Österreicher im August 1916 zur Zeit des Kampfes um Görz große Geschwaderangriffe unternahmen. Unaufhörlich suchten sie die italienischen Gestade heim, um Bahnhöfe, Brücken, Eisenbahnen, Fabriken und militärische Anlagen mit Bomben zu belegen, wobei besonders Venedig, Ancona, Grado und Brindisi litten. Auch auf die von den Italienern besetzte albanische Küste griffen die Lufthelden über. Zwar antworteten die Italiener mit Gegenschlägen, erreichten aber wenig. Die Österreicher fesselten den Erfolg durch Kühnheit, Geschick und Glück und brachten drei feindliche Lenkballons zum Absturze. Als 1917 der Frühling günstige Flugbedingungen zeitigte, stürmten die Österreicher bisweilen alltäglich in unheilbringenden Überfällen einher, so daß die Flieger zu eigentlichen Werkzeugen der Marinetätigkeit wurden. Besonderen Ruhm erntete der Linienschiffsleutnant Banfield, den man als Herrn der Adria bezeichnet hat.

Zieht man das Gesamtergebnis, so zeigt es sich durchaus ungünstig für die Verbandsmächte. Trotz ihrer gewaltigen Übermacht herrscht die österreichisch-ungarische Flagge auf und über dem Meere. Allein die italienische Flotte verlor: 1 Dreadnought, 2 Linienschiffe, 2 Panzerkreuzer, 1 geschützten Kreuzer, mindestens 3 größere Hilfskreuzer, 7 Zerstörer, 6 (8) Tauchboote und eine beträchtliche Anzahl von Vorposten- und Wachtschiffen. Hingegen blieb die Einbuße der Österreicher gering.

9. Die Dardanellen.

Konstantinopel ist für die Türkei als Hauptstadt und geistiger Mittelpunkt, für Rußland als Beherrscherin der Durchfahrt des Schwarzen zum Ägäischen Meere von entscheidender Wichtigkeit. Diese wirtschaftliche Bedeutung erweckte im Zarenreiche den dringenden Wunsch, die Stadt zu besitzen. So arbeitete es von langer Hand an der Erreichung des großen Ziels, ließ den Gedanken fallen und nahm ihn immer wieder auf. Die Türkei selbst befand sich in reißendem Niedergange und vermochte Rußland nicht dauernd zu widerstehen, dagegen wurde sie von England und Frankreich als Schutzmächten gestützt, bis beide sich mit Rußland verbündeten. Das änderte die Sachlage von Grund aus und drängte den Halbmond zu deren Gegnern, zu den Mittelmächten, hinüber.

Einige Zeit rangen beide Teile um den maßgebenden Einfluß. Deutschland sandte Männer, welche das osmanische Landheer aufrichteten, während England der Flotte einen Admiral lieferte, der alles tat, um sie unbrauchbar zu machen. Die Ankunft der beiden deutschen Kreuzer, des „Goeben" und des „Breslau", brachten die Sache zum Austrage. Die englischen Seeoffiziere mußten Konstantinopel verlassen, und die zwei deutschen Schiffe traten unter dem Namen „Sultan Javus Selim" (der Unüberwindliche) und „Midilli" (Mytilene) in türkischen Dienst. Ihr Führer, Admiral Souchon, erhielt den Oberbefehl über die osmanischen Streitkräfte zur See, die freilich als unbedeutend gelten mußten und teilweise völliger Verwahrlosung anheimgefallen waren. Ebenso haperte es mit den wichtigen Verteidigungswerken der Dardanellen. Voll Tatkraft und Umsicht griffen die Deutschen ein, stellten die Schiffe möglichst wieder her, verbesserten und verstärkten die Befestigungen, schufen Hafenanlagen, Wege und Fabriken. In ununterbrochener Arbeit gelang es, die Türkei wieder einigermaßen seewehrfähig zu machen.

Der Dreiverband betrachtete diese Wandlungen mit wachsendem Unbehagen und suchte sie durch Drohungen und Einschüchterungen aufzuhalten, bewirkte aber nur, daß die Türkei Ende September die Meerenge durch Minen sperrte. Die Dinge spitzten sich zu; starke russische Streitkräfte näherten sich dem Bosporus, bis der „Sultan Javus" ein Minenschiff in den Grund schoß. Ein russischer Torpedobootangriff mißlang. Der Bruch zwischen der Türkei und Rußland war da, dem bald die Kriegserklärungen von England und Frankreich folgten. Für den Halbmond handelte es sich um Sein oder Nichtsein, denn Rußland und England erstrebten die Aufteilung des Reiches. Deshalb verbündete es sich mit Deutschland und Österreich-Ungarn.

Wie im Norden, betätigte auch im Süden der deutsche Geist seinen Angriffswillen. Die deutsch-türkische Flotte stieß ins Schwarze Meer vor

und kehrte erfolgreich heim. Doch nun nahten auf der anderen Seite im Ägäischen Meere Engländer und Franzosen, um die Dardanellen zu bedrohen. Diese bilden einen Wasserweg von 60 km Länge und 1350 bis 7500 m Breite, eingefaßt auf der Gallipolihalbinsel von kahlen Felsen, wogegen die asiatische Seite sich flacher und weniger zerklüftet erweist. Hier ragen als Ausläufer ins Meer die Holzhäuser von Kum-Kaleh, während ihnen gegenüber auf europäischer Seite der Ort Sidul Bar liegt. Die ganze Gegend wurde von den Deutschen kunstvoll befestigt und mit Batterien ausgestattet. Die türkische Kernstellung befand sich innerhalb der Meeresstraße, da wo die Durchfahrt am schmalsten ist.

Am 3. November 1914 eröffnete ein britisch-französisches Großkampfschiffgeschwader die Beschießung der Gegend, ohne viel zu erreichen. Der Kampf ging deshalb in eine Blockade über. Sie bewirkte eine monatelange Ruhe, welche die Deutschen zum weiteren Ausbau ihrer Abwehrmaßnahmen benutzten. Statt im rechten Augenblicke mit aller Wucht und starkem Kraftaufwande den türkischen Widerstand zu brechen, verloren die Verbündeten ihre Zeit und begnügten sich mit Vereinbarungen über die spätere Verteilung des Osmanenreiches. Man glaubte seines Erfolges um so sicherer zu sein, als sich der Beitritt der Balkanstaaten und Italiens erhoffen ließ, wodurch nicht nur die Türkei, sondern auch Österreich-Ungarn umfaßt werden konnte. England hegte außerdem noch den Nebengedanken, durch den Druck auf Konstantinopel die Bedrohung des Suezkanals seitens der Türken abzulenken. An sich war der Plan nicht übel. Franzosen und Engländer sollten sich der Gallipolihalbinsel bemächtigen, während die Russen am Schwarzen Meere ein starkes Heer zur Unterwerfung Konstantinopels ausschifften. Einem solchen Doppelstoße mußte das morsche Osmanenreich erliegen. Aber die Rechnung erwies sich falsch: die Dardanellen waren inzwischen derartig befestigt, daß sie bedeutende Widerstandskraft besaßen, und die Türken schlugen sich todesverachtend unter ihren deutschen Führern und Helfern. Das gewaltige Zarenreich gelangte überhaupt nicht zum Handeln, weil Deutschland und Österreich es derartig beschäftigten, daß zweimal bereitgehaltene russische Heere zurückgenommen werden mußten. Dies veränderte die ganze Sachlage, denn an Stelle des Doppelangriffs trat ein einseitiger, dem sich die Türkei gesammelt entgegenzuwerfen vermochte. Auf diese Weise hat sich das weitschauende Unternehmen zu einem Abenteuer gestaltet.

In der ersten Hälfte des Februar 1915 gingen die Westmächte ans Werk. Eine beträchtliche Anzahl englisch-französischer Schlachtschiffe, meistens älterer Bauart, mit schwersten Geschützen erschien vor der Meerenge, denen die besetzten Inseln Imbros, Samothrake und Lemnos als Rückhalt zu dienen hatten. Erst suchte man die Minen in der Durchfahrt zu

entfernen, eine Zwischenzeit, die sich für sonstige Nebendinge benutzen ließ. Man bedrohte Smyrna und andere Häfen an der kleinasiatischen Küste. Den 18. Februar begann die Beschießung der vorderen Dardanellenforts und damit ein Kampf, der vier Wochen gewütet hat. Die Schiffe überschütteten die türkischen Befestigungen mit Geschoßmassen aus großer Entfernung, während diese wegen Munitionsmangels nur sparsam erwidern konnten und meistens den Feind noch außer Reichweite sahen. So wurden die schwachen Außenforts zum Schweigen gebracht, doch behaupteten sich die mittlere und die innere Verteidigungslinie. Zeitweise donnerte es von 60 Schiffen, aber alles umsonst; es gelang nicht, die Türken niederzukämpfen. Zwölf beschädigte Panzer wurden nach Lemnos geschleppt. Anfang März stellten die Verbündeten das Feuer auf kurze Zeit ein, eröffneten es aber dann wieder mit gesteigerter Heftigkeit. Neun Schlachtschiffe drangen vor bis zum Eingange der Dardanellen, erlitten jedoch unangenehme Verluste. Schließlich griffen sie mit 38 Schlachtschiffen an. Der gewaltige „Irrestisible" und der „Ocean" erlagen der türkischen Gegenwirkung, nur noch ein einziges Schiff blieb vollwertig kampffähig. Tief enttäuscht stellten die Verbündeten die Beschießung ein, worauf lauter Jubel die ganze mohammedanische Welt durchbrauste und die Balkanstaaten sich vorsichtig zurückhielten. Eine Zeitlang begnügten sich die Angreifer mit gelegentlichen Vorstößen. Die verachtete Türkei erhob sich mit deutscher Hilfe zu einem gefährlichen Gegner. Es galt das Ansehen der Verbündeten!

So entschlossen sie sich zu einem Unternehmen größten Umfanges, zu einem gleichzeitigen Einsatze starker See- und Landstreitkräfte. Wie sich zeigen sollte, zu spät! Während die Verbündeten dem englischen Admiral Sir John Hamilton untergeben wurden, bekam der deutsche General Liman von Sanders den Befehl über die osmanischen Gallipolitruppen, der mit Klugheit und Tatkraft unter unsäglichen Mühen möglichst alles regelte und vorbereitete, bis der Sturm losbrach. Von Ägypten kam ein starkes Landungsheer, und am 25. April begann der Angriff. Vor dem Bosporus zeigte sich eine russische Flotte, die aus großer Entfernung Verteidigungsanlagen beschoß, während die englisch-französischen Linienschiffe ein schweres Feuer auf die Dardanellen legten. An der asiatischen Seite unfern Kum-Kaleh landete eine starke Abteilung unter dem Schutze von 17 Panzern. Trotz des Eisenhagels wehrten sich die Türken tapfer, bis sie den Angriff nach fünf Kampftagen und -nächten zum Scheitern brachten. An demselben 25. April geschah ein weit umfassenderer Vorstoß auf der Gallipolihalbinsel. Die Verbündeten schifften sich hier an verschiedenen Stellen der Spitze und der offenen Seeseite aus. Es glückte ihnen nach furchtbarem Ringen, sich auf einigen Strandstrichen festzusetzen und, gedeckt von Schiffsgeschossen, von dorther langsam

Raum zu gewinnen. Schließlich gelangten die Südspitze und ein Strich der Westseite in ihren Besitz. Ununterbrochen, Tag und Nacht wurde gefochten, deutsche Truppen leisteten den türkischen Kameraden wirksame Hilfe. Zu Wasser gelang es dem Kapitänleutnant Firle, das britische Linienschiff „Goliath" zu vernichten. Noch einmal erschienen die russischen Seestreitkräfte vor dem Bosporus, wurden aber vom „Javus Selim" abgewiesen. Mitte Mai endete der erste Abschnitt des großen Dardanellenfeldzuges durch gegenseitige Erschöpfung.

Den Verbündeten blieb nur, ihre beiden schwer errungenen Stellungen zu behaupten und womöglich zu erweitern. Dies geschah unter Anwendung aller Mittel moderner Befestigungskunst, so daß das Ringen auf der Halbinsel sich zu einem Stellungskampfe gestaltete, wie an den übrigen Fronten, nur daß hier auch die deutsch-türkischen Flotten tatkräftig eingreifen konnten: zu Lande durch ihre Maschinengewehre, zu Wasser durch Granaten, zumal durch Steilfeuerschüsse, und vor allem durch Tauchboote. Es war am 25. Mai 1915, als Kapitänleutnant Otto Hersing von Wilhelmshaven mit seinem Unterseeboote eintraf. Rasch versenkte er zwei feindliche Linienschiffe und beschädigte schwer ein drittes. Sofort änderte sich das ganze Verhalten der großen verbündeten Seestreitkräfte, das bisher sehr herausfordernd gewesen war. Sie entfernten sich vorsichtig und überließen die Deckung der gelandeten Truppen kleineren Fahrzeugen, was die Türken ungemein entlastete und Niedergeschlagenheit bei den Ausgeschifften verursachte. Allgemach trafen noch andere Tauchboote ein und sicherten den neuen Zustand.

Der Sommer kam und brachte glühende Hitze, ohne den Kämpfen ein Ende zu bereiten. Die Verbündeten erkannten die Unmöglichkeit, den umklammernden Ring zu sprengen, und versuchten deshalb weiter nordwärts in der Nacht vom 6. zum 7. August eine neue Landung. Anfangs glückte die Überraschung, aber nach wenigen Tagen eroberten die Türken im Gegenstoß fast das ganze Gelände zurück. Am äußersten Küstenrande tobte ein wochenlanger Kampf, der den Australiern und Neuseeländern furchtbare Opfer kostete, ohne daß sie etwas zu erreichen vermochten. Schließlich ermattete die Tätigkeit wieder beiderseits.

Monat verging auf Monat, seuchenartige Krankheiten brachen bei den dichtgedrängten Gruppen im ungewohnten Klima aus. Sowohl die militärische wie die politische Lage änderte sich immer mehr zuungunsten der Verbündeten. Bulgarien trat auf die Seite der Mittelmächte, und Serbien brach zusammen, womit sich eine unmittelbare Verbindung zwischen Berlin und Konstantinopel hergestellt zeigte, welche ungehinderte Herbeischaffung modernen Kriegsgerätes ermöglichte. Am 27. November feuerte eine österreichische Motorbatterie ihren ersten Schuß. Unter solchen Umständen er-

lahmte die Widerstandskraft der ausgeschifften Verbündeten, die längst von Angreifern zu Verteidigern geworden waren. Immerhin suchte die Flotte zu helfen; sie beschoß eifrig die feindlichen Stellungen, ihre Unterseeboote drangen ins Marmarameer und versenkten eine Menge türkischer Fahrzeuge, ohne aber den Transportverkehr hindern zu können.

Der Herbst brachte kalte Nächte und Regen, der Winter dichten Nebel. Die Lager der Verbündeten wandelten sich zu Lazaretten. Es mußte ein Ende gemacht werden. So wurden die Abteilungen der Nordgruppe in der Nacht vom 19. zum 20. Dezember geschickt unter dem Schutze des Nebels eingeschifft. Um so stärker gestaltete sich der Druck auf die Südspitze; doch gelang es auch hier den Gelandeten, zu entkommen, freilich mit Verlusten und gedeckt von vierzehn Kriegsschiffen. Die Reste der Truppen verließen in der Nacht vom 8. zum 9. Januar 1916 die Stätte ihrer Leiden.

Demnach war das mit ausschweifenden Hoffnungen begonnene und mit Riesenanstrengungen fortgeführte Dardanellenunternehmen gescheitert. Das stolze Albion hatte seine erste schwere Niederlage erlitten, und zwar unter Verlust von 300 000 Menschen, einem Kostenaufwande von 5 Milliarden und Einbuße oder Beschädigung einer Masse wertvoller Schiffe, vor allem mit Minderung seines Ansehens im Oriente.

Deutscher Geist, deutsche Kenntnisse und deutsche Tatkraft im Bunde mit türkischer Tapferkeit und Entbehrungsfähigkeit haben das gewaltige Ergebnis bewirkt gegen die höchste Technik und schier unerschöpflich scheinende Hilfsmittel.

10. Saloniki.

Je deutlicher das Fehlschlagen des Gallipolifeldzuges in die Erscheinung trat, desto mehr entwickelte sich ein anderer Plan. Er hing damit zusammen, daß Frankreich und England ihre Stellung im Orient nicht einbüßen wollten und als einzig mögliche Wahrung derselben den Besitz von Land und Leuten ansahen. Die Engländer hatten sich bereits auf beherrschenden Inseln niedergelassen, die Franzosen wählten das wichtige Saloniki als Stützpunkt. Den äußeren Vorwand zum Handeln gab der Zusammenbruch Serbiens. Als „Beschützer der kleinen Staaten" glaubte der Vierverband wenigstens zum Schein Hilfe bringen zu sollen. Wichtiger war eine andere Seite des Plans, die nach Nordosten auf Rumänien wies. Dort hatte man für Geld und große Versprechungen eine einflußreiche Gruppe zu sich herübergezogen, mit dem Ministerpräsidenten Bratianu stand man ihm Einvernehmen, daß er sich zu gelegener Zeit am Kriege beteilige. Auf diese Weise geriet das zu den Mittel-

mächten übergetretene Bulgarien zwischen zwei Feuer und konnten Deutschland und Österreich-Ungarn von der Türkei abgedrängt werden, die sich dann mit Übermacht von der Balkanseite fassen ließ, worauf namentlich Rußland Gewicht legte. Zustatten kam den Vierverbandsmächten das schlechte Verhältnis zwischen dem Könige von Griechenland und dem ehrgeizigen und gewissenlosen Ministerpräsidenten Venizelos. Während ersterer seinem Volke die Schrecken des Krieges ersparen und deshalb neutral bleiben wollte, verlangte der durch allerlei Vorspiegelungen gewonnene Minister den Anschluß des Landes an den Vierverband. Er vereinbarte mit diesem ohne Wissen des Königs eine Landung in Saloniki unter möglichst harmlosen Vorwänden.

Der neue Plan begann als der verheißungsvollere das hoffnungslose Gallipoliunternehmen zu beeinträchtigen. Noch während mit den Türken gekämpft wurde, schiffte man Truppen im Hafen von Saloniki aus, verlegte dorthin auch den Rest beim Abzuge von den Dardanellen und verstärkte ihn durch weitere Zuzüge, so daß das Verbandsheer schließlich auf mehrere 100000 Mann stieg. Den Oberbefehl führte sachgemäß Frankreich durch den General Sarrail, auch die Flotte befand sich meistens unter französischer Leitung.

Die Hauptschwäche des Unternehmens beruhte auf seiner Abgeschlossenheit, darauf, daß es in allem auf den Seeweg angewiesen war; denn hier lauerten die deutschen und österreichisch-ungarischen Tauchboote. So wurde der Transport gefährlich und immer gefährlicher, je mehr sich das Unterseebootwesen entwickelte. Bald traten schwere Verluste ein, wie der des „Gaulois". Unterstützt wurden die flinken Gesellen gelegentlich durch deutsche Seeflugzeuge, welche in der Nähe des bulgarischen Hafens Dedeagatsch lagen. Die Verbündeten benahmen sich so vorsichtig wie möglich. Sie ließen ihre Transporte durch Kriegsschiffe begleiten und sperrten die Einfahrt nach Saloniki durch Minen, Netze und Batterien. Daneben beschossen sie wiederholt bulgarische oder von Bulgaren besetzte Ortschaften, wobei Dedeagatsch am meisten zu leiden hatte. Noch am 23. Mai wurde es von 13 feindlichen Kriegsschiffen und 12 Flugzeugen heimgesucht, von denen ein deutscher Leutnant eines abschoß. Andererseits schreckten die kühnen Tauchbootführer vor keiner Gefahr zurück, sondern versenkten ihre Gegner selbst innerhalb des Golfs von Saloniki. Die Folge war, daß sich sowohl Entbehrungen und Mangel an Lebensmitteln und Schießbedarf, wie Unmut und Hoffnungslosigkeit vielfach geltend machten.

Schließlich haben die Verbündeten keines ihrer Ziele erreicht. Für Serbien kamen sie zu spät; ja, ihre Truppen entgingen beim Vordringen auf serbischem Boden nur dadurch der Vernichtung, daß sie, geschlagen, sich auf Nordgriechenland zurückzogen, was die Deutschen und Bulgaren als neutrales Gebiet nicht betraten. Der Bewegungskrieg verwandelte sich allgemach längs ganz Maze-

donien in einen Stellungskrieg. Rumänien schlug zwar los, wurde aber bald aus einem Hilfebringenden zu einem Hilfesuchenden. Das Salonikiheer bestand großenteils aus Truppen zweifelhaften Wertes, Seuchen brachen aus, forderten viele Opfer und lockerten die an sich schon ungenügende Manneszucht noch mehr. Die auf Griechenland gesetzten Hoffnungen scheiterten, denn der König ließ sich nicht aus seiner Neutralität herausbringen. Um doch etwas zu gewinnen, schlossen sich die Verbandsmächte an Venizelos, der unter ihrem Schutze eine örtliche Nebenregierung errichtete und Nordgriechenland mit den Inseln als Republik vom Gesamtstaate zu lösen suchte.

Alle diese Vorgänge bewirkten eine unerhörte Vergewaltigung Griechenlands, welche am 28. Juli 1916 die Besetzung des griechischen Forts Burnu eröffnete, das die Einfahrt des Salonikihafens beherrscht. Weiter und weiter griffen die Franzosen um sich, gefördert von den Engländern, bis sich die Griechen schließlich von der Zufuhr abgeschnitten sahen, sie ihre Truppen auf den Peloponnes beschränken mußten, ihnen Waffen, Schießbedarf, Handels- und Kriegsflotte genommen wurden. Aber alles führte nicht zum Ziele. Die Venizelistischen Truppenaushebungen hatten meistens durch Gendarmen zu geschehen, sie brachten keine Mengen und nur widerspenstige Mannschaften.

Als die Dinge abwärts gingen, verloren die rechnenden Engländer auch den Sinn dafür. An sich lag ihnen schon nichts daran, Saloniki in französischen Händen und folglich damit eine Großmacht im Ägäischen Meer neben sich zu sehen. Sie förderten das Unternehmen deshalb immer weniger und trugen viel zum Versumpfen desselben bei. Die Hungersnot, welche man Griechenland aufzwang und die viele Todesfälle veranlaßte, begann allgemach, die Anstifter zu schädigen; denn die in Mazedonien aufgezehrten Lebensmittel erhielten keinen genügenden Ersatz. Vergebens sandte Sarrail Klagen und Beschwerden, eine nach der anderen. Der englische „Daily Chronicle" schrieb: „Der für Saloniki notwendige Schiffsraum ist ungeheuerlich gewesen. Er bildet weitaus die Hauptursache unserer Schiffsverlegenheit und ist größer als der Verlust durch U-Boote, die gerade im Mittelmeere die Salonikischiffe betroffen haben." In der Tat betrug der für das Salonikiheer erforderliche Schiffsraum mindestens 1 000 000 t. Man sieht, für England handelte es sich um ein schlechtes Geschäft. Immerhin wagte es nicht, die Sarrailsche Armee ganz zurückzuziehen, weil dann Griechenland und damit ein Teil der Ägäis den Mittelmächten zufielen, was die Suezkanalverbindung und die Herrschaft über Ägypten gefährden konnte.

Der verschärfte Tauchbootkrieg brachte Sarrail in steigende Bedrängnis. Die Schwierigkeiten des Nachschubs von Menschen, Munition und anderem

Bedarf, hervorgerufen durch Transportgefahr, schwächte die Leistungsfähigkeit der Orientarmee. Es mußte deshalb eine veränderte Kriegsweise angewandt werden, bei der die Tätigkeit der Artillerie gegen den Menschenverbrauch zurücktrat. Das verbündete Heer befand sich gewissermaßen in einer belagerten Festung. Um wenigstens einige Sicherheit zu erlangen, leitete man die Transporte möglichst auf dem kürzesten Wasserwege, über die Straße von Otranto, welche durch Kriegs-, bewaffnete Handelsschiffe und Fischdampfer nach Kräften gedeckt wurde.

Als alles nichts half, als ein letzter Angriff im Frühling 1917 scheiterte, man für die Sommernahrung fürchtete und schlechterdings nicht genug Mannschaften zur Erkämpfung des Sieges besaß, griff man gegen das königstreue Griechenland durch. Es ließ sich ohne Gefahr ausführen, weil das innerlich zerrissene und unterwühlte Volk wehrlos und sein letzter Beschützer, der russische Zar, durch die Revolution gestürzt war. Nun nötigte man den König Konstantin zur Niederlegung seiner Krone und überantwortete seine unglücklichen Untertanen dem verräterischen Gewaltmenschen, der, auf französische Bajonette und Schiffsgeschütze gestützt, nach Altgriechenland kam und nur des Scheines halber einen Schattenkönig neben sich duldete. Alsbald vollzog Venizelos die Bedingung seines Emporkommens, er brach die Beziehungen Griechenlands zu den Mittelmächten ab und stellte die hellenischen Kräfte, so weit solche vorhanden waren, seinen Helfershelfern zur Verfügung. Ein Grund zum Kriege Griechenlands bestand nicht: es war geknebelt und verkauft.

Auf den gesamten Verlauf der Dinge hat die Tätigkeit der Tauchboote eine entscheidende Wirkung geübt, sie lähmte die kriegerischen Maßnahmen des Verbandes, der sich seiner Art gemäß politisch an einem Unbeteiligten rächte, dessen Machtmittel er für seine selbstsüchtigen Zwecke gebrauchte.

11. Das Schwarze Meer und der Südosten.

Im Schwarzen Meere erwies die russische Flotte sich der osmanischen von vornherein weit überlegen, was durch ununterbrochene Vermehrung ihres Bestandes noch gesteigert wurde, während die Türkei zunächst bloß ältere Kriegsschiffe und Torpedoboote besaß. Wirklich leistungsfähig für die offene See blieben hier eigentlich nur die beiden deutschen Schiffe, der Große Kreuzer „Goeben" („Javus Selim") und der Kleine Kreuzer „Breslau" („Midilli"). Außerdem mußten die Türken ihre schwachen Streitkräfte noch nach zwei Seiten verwenden: gegen die Dardanellen und das Schwarze Meer. Bei solcher Sachlage wäre alles vergeblich gewesen, wenn

die Russen nicht im Schwarzen Meere, ebenso wie in der Ostsee, wenig Unternehmungslust gezeigt und eine Haupttätigkeit im Minenlegen gesucht hätten.

Anders die Deutschen und Türken, sie waren von schneidigem Angriffsgeiste beseelt, der sofort nach Ausbruch des Krieges in die Erscheinung trat. Da wurden die russischen Streitkräfte auseinandergetrieben, wurde Odessa bedroht, Sebastopol und Theodosia beschossen, die Petroleum- und Getreidelager von Naruski sowohl, wie eine Funkenanlage vernichtet, ein Kanonenboot und eine Menge Schiffe versenkt. Am 17. November lieferten „Goeben" und „Breslau" der ganzen russischen Flotte ein erfolgreiches Gefecht, unablässig durchstreiften sie das Schwarze Meer, sicherten die eigenen Transporte nach Trapezunt, unterbanden allen russischen Verkehr, verseuchten die russischen Gewässer mit Minen, während die feindliche Flotte nicht den Mut zu einer tatkräftigen Gegenhandlung fand. Gekaperte russische Dampfer brachten die gefangenen Russen nach Konstantinopel, und unbeschädigt kehrten die türkischen Schiffe von ihrer kühnen, erfolgreichen Kreuzfahrt heim, zum freudigen Erstaunen ihrer Landsleute.

Die Hauptlast des Kampfes ruhte um so schwerer auf den beiden deutschen Schiffen, denen die russischen Minen sehr viel zu schaffen machten.

Wie zu Anfang des Krieges unternahmen die Türken auch in dessen Folge gelegentliche Vorstöße, bei denen es zu Schießereien kam und den Russen zeitweise die Zufuhr nach Odessa abgeschnitten oder doch beschränkt wurde, was ihre Kampfkraft in den Karpathen beeinträchtigte (Winter 1915). Als die Engländer und Franzosen im April 1915 Gallipoli angriffen, erschien die russische Flotte vor dem Bosporus und beschoß dessen Verteidigungsanlagen, ohne besonderen Schaden anzurichten. Schon am 11. Mai zeigte sie sich abermals, doch der „Javus Selim" trat ihr entgegen, worauf sie wieder abdampfte.

Eine Änderung bewirkte das Eingreifen deutscher Tauchboote, welches zu Beginn des Oktobers erfolgte. Schon das erste Boot beschoß an der Küste der Krim sowohl einen Leuchtturm wie Strandbatterien und versenkte Handelsschiffe. Ende Oktober kam es dann an der bulgarischen Küste zu größeren Unternehmungen. Dort traf die russische Flotte mit Transportschiffen ein und eröffnete das Feuer auf mehrere Ortschaften, zumal auf Warna. Die Bulgaren verteidigten sich. Zu ihrer Hilfe eilten deutsche Tauchboote herbei und torpedierten ein Linienschiff, infolgedessen die Russen sich schleunigst entfernten. Sie wollten wohl Truppen auf rumänischem Boden ausschiffen, wurden daran aber durch Einspruch der rumänischen Regierung verhindert. Auch sonst erwehrte diese sich moskowitischer Anmaßung. Im ganzen freilich beherrschte die russische Übermacht das Meer, beobachtete die bulgarische Küste und versenkte gelegentlich Schiffe. Zwar lieferte der „Goeben" am

8. Januar 1916 einem russischen Großschlachtschiff ein Gefecht, vermochte an der Gesamtlage aber nicht viel zu ändern. Den 9. März zeigten sich feindliche Abteilungen wieder vor Warna. Sie wurden von Seeflugzeugen angegriffen und gerieten auf ein Minenfeld.

Allmählich konnten die Türken wieder etwas mehr unternehmen. Sie beteiligten sich von der See aus am Kampfe gegen die russische Kaukasusarmee und zerstörten Kauffahrer. Am 4. April bestand der „Breslau" einen Kampf mit weit überlegenen feindlichen Streitkräften und beschädigte im nächsten Monate sogar Eupatoria, nördlich von Sebastopol. Ein Tauchboot versenkte in jener Gegend fünf nach Trapezunt bestimmte Fahrzeuge. Dann machten Anfang Juli „Goeben" und „Breslau" einen Vorstoß, überraschten Transportschiffe an den Ufern des Kaukasus, beschossen Hafenanlagen und verursachten allerlei Schaden, ohne ein feindliches Kriegsschiff zu treffen. Einige Wochen später stieß der unermüdliche kleine Kreuzer mit den Russen bei Sebastopol zusammen, durchbrach ihre Linie und kehrte unversehrt heim.

Englische Hilfe hatte der Schwarzmeerflotte Rußlands Leben einzuhauchen versucht. Flottenstützpunkte und Material waren überreichlich vorhanden, mit Personal half England aus. So konnte die russische Flotte noch weiter anwachsen und an sachlichen Hilfsmitteln großes Übergewicht gewinnen. Für die Türkei verlor das Schwarze Meer durch die Ereignisse des Landkrieges, besonders durch den Verlust von Trapezunt, an Bedeutung. Rußland hat wahllos immer erneut ungezählte Minen in das Schwarze Meer geworfen, so daß es eigentlich seit Jahr und Tag für Freund und Feind gleich unbenutzbar geworden ist, denn die Gegenmittel lassen sich in der Türkei nicht so anwenden wie in deutschen Gewässern. Am 20. Oktober entstand auf dem vor Sebastopol liegenden Linienschiffe „Imperatriza Maria" eine Feuersbrunst, welche eine gewaltige Explosion bewirkte, infolge deren das Schiff versank. Besonders lästig erwiesen sich die deutschen Tauchboote. Sie erreichten, daß im November der ganze Verkehr eingestellt wurde und nur noch bewachte Militärtransporte stattfanden.

Die Revolution ergriff auch die russische Flotte des Schwarzen Meeres und lähmte ihre Kraft. Ein Soldatenausschuß der Schwarze-Meer-Flotte trat in Tätigkeit und verhaftete Anfang Juni den Kommandanten von Sebastopol.

Der russische Heeresbericht vom 25. April 1917 meldet, daß ein feindliches Unterseeboot sich der Donau genähert hätte und nach dem Schwarzen Meere zurückgekehrt sei. In der Nacht vom 26. zum 27. Mai wurden zwei russische Minenleger am Eingang zum Bosporus versenkt. Dann blieb es still, bis der türkische Heeresbericht am 26. Juni bewies, daß der alte Angriffsgeist fortlebt, trotz ungünstiger Verhältnisse.

Alles in allem zeitigte der Krieg geringe Ergebnisse. Die Haupteigenschaft der Russen war und blieb vorsichtige Zurückhaltung. Mit ihrer Übermacht beherrschten sie eine Zeitlang das Meer, wurden aber seit Ankunft der Tauchboote, denen die beiden deutschen Kreuzer als Rückhalt dienten, sehr eingeschränkt, wogegen sie wieder zur Minenwaffe griffen.

Von einer gewissen Wichtigkeit für die Zukunft erweist sich das Aufblühen der jungen bulgarischen Marine, die kräftig von den Deutschen durch Wasserflugzeuge, U-Boote und andere Hilfsmittel gefördert wurde. Der Lerneifer ihrer Offiziere ist so groß, daß ihrer mehrere auf deutschen Schiffen Dienst nahmen. Die Bulgaren stützten sich auf die ausgedehnten Befestigungen von Warna, in denen eine Flottille liegt. Wenig leistete die schwache rumänische Flotte, auf der sich mehrfach französische Offiziere befanden. Am 16. April 1917 wurde ein rumänisches Torpedoboot versenkt. Der rumänische Hafen Sulina diente auch den russischen Seestreitkräften als Rückhalt.

Auf der Donau besitzt Österreich-Ungarn eine Flottille von Monitoren unter Korvettenkapitän Wulff. Sie trat gegen Serbien in Tätigkeit und eröffnete schon am 4. August 1914 das Feuer auf die Befestigungen von Belgrad. In der Folge beteiligte sie sich an allen größeren Kämpfen längs der Flußufer, unterstützte im September den Übergang über die Save und erlitt vor Belgrad Schaden, der sich jedoch ausbessern ließ. Der Monitor „Temes" sank im Kampf auf der Save, wurde aber später gehoben. Ebenfalls leisteten kleine Patrouillenboote mancherlei Dienste. Die von den Serben gelegten Minen wurden, oft unter großen Schwierigkeiten, entfernt. Einen zweiten Abschnitt gesteigerter Tätigkeit brachte der Krieg mit Rumänien, wo die Donauflottille wieder vielfach und stark zur Verwendung gelangte und sich ebenso durch geschickte Leitung wie äußerst schneidiges und wirksames Verhalten auszeichnete. Aus zwei Monitordivisionen bestehend, wurde sie am 13. August dem Oberbefehle der Heeresgruppen von Mackensen unterstellt. Schon im Morgengrauen des 28. August, sofort nach der Kriegserklärung, beschoß die zweite Division die Hafenanlagen von Giurgiu, wo sie zwei Patrouillenboote und einen Minenleger vernichtete und durch versenkte Schleppkähne die Zufahrt nach Rustschuk teilweise sperrte. Bei Lelek wurden Beobachtungsminen verankert. Ein Vorgehen gegen die Hauptmacht der rumänischen Donauflottille blieb zunächst ausgeschlossen, weil diese sich bei Kalimok durch äußerst starke Minen und Barrikadensperre gesichert hatte. Dafür überfiel man näher liegende Hafenstädte. Als dann die Rumänen bei Rjahovo über die Donau gingen, eine Brücke errichteten und die Dobrudschaarmee im Rücken bedrohten, konnte die Donauflottille seit dem 1. Oktober 1916 eine Großleistung vollziehen. Die Brücke wurde trotz starker Artillerie des Feindes unbenutzbar gemacht, so daß die geschlagenen Rumänen nur noch Reste ihrer Truppen

auf Motor- und Ruderbooten in Sicherheit brachten. Dann fiel am 8. Oktober die durch Minen und Kanonen geschützte Insel Cinghinarele; sie wurde von den verbündeten Truppen besetzt und die Straße nach Belene und Lelek frei gelegt. Schließlich am 23. November erfolgte der große Donauübergang der Dobrudschaarmee nach der Walachei, bei Sistowa. Hierbei bewährte sich außer der ganzen Donauflottille noch eine starke Marineruderabteilung. Durch dichten Nebel war das Unternehmen sehr erschwert, so daß es äußerst angestrengtes Eingreifen der Schiffe erforderte. Alles glückte ohne Verlust. Die Marineruderboote überführten die erste Staffel nach dem gegnerischen Ufer. Nun begleitete die zweite Monitordivision den Donauflügel stromabwärts, deckte und unterstützte ihn durch Überschiffung kleinerer Abteilungen, während die erste Monitordivision stromaufwärts ging nach Turn Severin, um den Donauweg frei zu machen und den Verkehr zu sichern. Nachdem am 6. Dezember Bukarest, am 8. Oltenika gefallen waren, trat die Flußminenabteilung wieder in Tätigkeit, reinigte trotz Nebel und Wetterungunst die berüchtigte Sperre von Kalimok und ermöglichte dadurch den Munitionsnachschub anf dem Flusse bis Oltenika, von wo er mit der Eisenbahn nach Bukarest weiterging. Am 30. Dezember erreichte man Giurgeni, wo die Verbindungsbrücke zwischen Dobrudscha und Walachei eingebaut werden sollte. Hiermit war der Donauweg noch im Jahre 1916 von Turn Severin bis Giurgeni von der Donauflottille eröffnet und sicher gestellt.

Auch deutsche Seeleute betätigten sich in Gemeinschaft mit den österreichisch-ungarischen auf und an der Donau sowohl in Serbien wie in Rumänien.

Selbst nach Mesopotamien ging bald nach Beginn des Krieges eine kleine deutsche Marineabteilung, um teilzunehmen an den Kämpfen des unteren Tigris. Unter ihrer Mitwirkung fielen den Türken am 1. Dezember 1915 drei feindliche Flußkanonenboote in die Hände. Durch diese und andere erbeutete Fahrzeuge wurden die türkischen Wasserstreitkräfte des Tigris verstärkt und konnten sich den Engländern unangenehm fühlbar machen. Auch auf dem Euphrat erwiesen sich deutsche Marinemannschaften nützlich, namentlich bei Transportsendungen von der Endstation der Bagdadbahn zur türkischen Front. Im Irak-Detachement besaßen sie eine einheitliche Leitung.

12. Der Kreuzerkrieg.

In weitvorschauender Überzeugung eines Krieges mit Deutschland hielten die Engländer mehr und mehr ihr bestes Material an Mannschaften und Schiffen in der Heimat zurück, während sie nur ungenügende und meistens

minderwertige Streitkräfte ins Ausland sandten. Schließlich hatten sie nur zwei Linienschiffe in Ostasien, von denen noch eines der Reserve angehörte, also nicht besetzt war. Selbst den Schutz des früher eifrig gehüteten Mittelmeeres überließen sie Frankreich. Sie wußten, daß sie durch ihre vielen Stützpunkte in der weiten Welt und durch Beherrschung des zwischenstaatlichen Nachrichtenwesens schon an sich starke Rückendeckung fanden. Wesentlich beweglicher erwiesen sich die Deutschen, denen als eigentlicher Flottenstützpunkt nur das chinesische Tsingtau zur Verfügung stand, und die deshalb das Bedürfnis hatten, ihr Ansehen übersee durch Schiffe zum Ausdruck zu bringen. So befanden sich zwei ihrer besten Panzerkreuzer und sogar ein Schlachtkreuzer neben zahlreichen kleinen Kreuzern in der Ferne.

Als der Krieg ausbrach, kam rasch die britische Machtstellung, verstärkt durch die ihrer zahlreichen Verbündeten, selbst im fernen Osten zur Geltung. Die Engländer hatten die Möglichkeit, unschwer Ersatzkräfte heranzuziehen. Den Deutschen fehlten diese nicht nur, sondern sie besaßen nicht einmal die Mittel, um sich mit jenen Bedürfnissen zu versehen, welche moderne Kriegsschiffe benötigen. Hinzu gesellte sich die Mangelhaftigkeit oder das völlige Ausscheiden aller Verbindungen, weil die Engländer deutsche Drahtübermittelungen verhinderten. Glücklicherweise war das deutsche Telefunkennetz bereits derartig ausgestaltet, daß es weithin benutzt werden konnte, aber auch dieses wurde planmäßig zerstört. So blieben die Kreuzer meistens ohne Nachrichten allein und abgeschnitten auf den weiten Weltmeeren. Damit waren sie seit Ausbruch des Krieges verloren. Es konnte sich nur darum handeln, die deutsche Flagge in Ehren hochzuhalten und dem Feinde so viel Schaden zuzufügen, wie irgend möglich — und das ist in bewundernswürdiger Weise geschehen.

Das bedeutendste deutsche Geschwader sicherte den Stillen Ozean, gestützt auf Tsingtau. Es bestand aus den Großen Kreuzern „Scharnhorst" und „Gneisenau", sowie den Kleinen Kreuzern „Leipzig", „Nürnberg" und „Emden" unter dem Befehle des Vizeadmirals Grafen Spee. Diese Schiffe waren weit zerstreut. Die beiden Großen Kreuzer mit dem Admiral befanden sich in der Südsee bei der östlichen Karolineninsel Ponape. Hier erhielt man die Nachricht vom Ausbruche des Krieges. Der „Emden" lag in Tsingtau, der „Leipzig" an der Westküste von Mexiko, der „Nürnberg" unfern Honolulu auf der Reise nach Ponape, wo er am 6. August eintraf. Der Admiral begab sich mit seinen Kriegsschiffen nach den Marianen, wo der „Emden" und „Nürnberg" samt einem Hilfskreuzer zu ihm stießen, von denen aber letzterer mit Sonderauftrag wieder entlassen wurde. Das übrige Geschwader steuerte nach der Westküste Südamerikas, unterwegs noch den „Leipzig" und „Dresden" heranziehend, welch letzterer von Westindien kam. Am 30. Ok-

tober erreichte diese stattliche Streitmacht die chilenische Küste unfern Valparaiso, gesucht von Japanern und Engländern. Letztere hatten zwei Große, einen Geschützten und einen Hilfskreuzer beisammen, während ein älteres Schlachtschiff zur Verstärkung nahte. Sobald der deutsche Admiral Kunde von der Anwesenheit des Feindes erhielt, griff er ihn den 1. November in der Nähe der Hafenstadt Coronel an. Die See ging hoch, der Wind steigerte sich allmählich zum Sturme, und der Abendhimmel glühte, als der Kampf begann, den die Deutschen mit solcher Überlegenheit führten, daß beide feindlichen Panzerkreuzer mit 1500 Mann in kurzer Zeit versanken, während die beiden anderen Schiffe entkamen. Rettungsversuche erwiesen sich wegen des Sturms und der Nacht unmöglich. Mit donnerndem Hurra begrüßten die Deutschen den ersten Sieg über den hochmütigen Feind; in Valparaiso wurden sie von ihren Landsleuten begeistert empfangen.

Nachdem man Kohlen eingenommen hatte, ging es am 10. November wieder in See, man fuhr langsam an der Westküste Chiles entlang, um das Kap Hoorn herum nach den Falklandsinseln, zur Vernichtung der dortigen britischen Funkwarte und womöglich Kohlengewinnung. Ein Zusammentreffen mit feindlichen Streitkräften war möglich, doch glaubte Graf Spee ihnen gewachsen zu sein.

Die Kunde vom Seegefechte bei Coronel machte gewaltigen Eindruck in der ganzen Welt, zumal in England, dessen Stolz sich getroffen fühlte und dessen Ruf der Unüberwindlichkeit auf dem Spiele stand. Es sperrte die Schiffahrt in der gefährdeten Gegend, verhinderte die Kohlenzufuhr und sandte seine beiden gewaltigen Panzerkreuzer „Invincible" und „Inflexible" unter Admiral Sturdee in den südatlantischen Ozean. Dieser verstärkte sich unterwegs durch andere Schiffe und ankerte am 7. Dezember bei Port William auf den Falklandsinseln, um hier und in Port Stanley Kohlen einzunehmen. Weder der britische Admiral wußte von den Deutschen, noch dieser von den Engländern.

So steuerten „Gneisenau" und „Nürnberg" am 8. Dezember auf Port Stanley zu. Die Engländer bemerkten sie und eröffneten das Feuer. Rasch wandten sich die beiden zur Vereinigung mit dem Geschwader, das nach Osten abbog. Die See lag leicht bewegt im hellen Sonnenscheine mit schwacher Brise aus Nordost. Alsbald begannen die Engländer die Verfolgung und holten die Deutschen ein, denen nur noch der Kampf blieb. Er erschien von vornherein hoffnungslos, denn der Feind hatte 7 Kreuzer zur Verfügung, darunter 2 Großkampfschiffe. Diese erwiesen sich den Deutschen an Schnelligkeit um 4 Seemeilen in der Stunde überlegen, besaßen so bedeutend mächtigere Kanonen, daß dem Geschoßgewicht ihrer Breitseiten von 3084 kg nur 888 kg des „Scharnhorst" und „Gneisenau" gegenüberstanden. Außerdem

waren die deutschen Schiffsrümpfe durch die lange Reise bewachsen, die Maschinen stark mitgenommen und die Geschoßmenge auf die Hälfte zusammengeschrumpft.

Graf Spee führte seine beiden Großen Kreuzer derartig, daß sie den Kleinen Kreuzern möglichst Aussicht auf Rettung gaben. Sturdee hatte sich aber hierauf vorbereitet: er bestimmte seine beiden Großkampfschiffe für die beiden Großen Kreuzer, während 3 andere die Kleinen Kreuzer stellen und der sechste nebst einem Hilfskreuzer die Lastschiffe vernichten sollten, welche das Geschwader begleiteten. „Scharnhorst" und „Gneisenau" schossen zunächst auch auf die die kleineren Schiffe verfolgenden Kreuzer. Gegen 1 Uhr entwickelte sich der engere Kampf. Anfangs fuhr man beiderseits in Kiellinie, dann wurde beigedreht. Der „Invincible" übernahm den „Scharnhorst", der „Inflexible" den „Gneisenau". Trotz guter Treffer waren die Angreifer durch ihre dicken Panzer geschützt, während die deutschen Schiffe den schweren Granaten nur ungenügenden Widerstand leisteten. Überdies hielten sich die Engländer in einer Entfernung, welche die Wirkung der feindlichen Geschosse verminderte.

Die Deutschen wehrten sich heldenhaft, doch vergebens. Nach 2 Stunden forderte Sturdee den Grafen Spee zur Übergabe auf, wurde aber abgewiesen. Seit 3 Uhr focht „Scharnhorst" seinen Endkampf. Schon senkte er sich stark nach vorne über und mußte das Feuer verlangsamen. Als die Geschütze der Backbordseite schwiegen, brachte er die Steuerbordseite ins Gefecht. Masten und Schornsteine stürzten, schließlich verhüllte eine Wolke von Feuer und Wasserdampf den Todgeweihten, bis er sich seitwärts neigte und den Bug voran mit fliegender Admiralsflagge 4 Uhr 17 Minuten versank. Stundenlang hatte sich der Deutsche der Übermacht erwehrt. Die Engländer schämten sich nicht, die gesamte tapfere Besatzung ertrinken zu lassen, ohne den geringsten Versuch zu ihrer Rettung zu machen.

Inzwischen hatte der „Gneisenau" verhältnismäßig günstig gefochten. Als nun aber der siegreiche gewaltige „Invincible" das Feuer auf ihn richtete, ging es zu Ende. Dennoch behauptete sich der Deutsche noch volle 2 Stunden, bis er unter furchtbaren Verwüstungen brannte, beide Maschinen waren getroffen, die Munition verbraucht. Der Kommandant ließ die Mannschaft über Bord springen und Sprengpatronen entzünden. Langsam neigte sich das stolze Schiff nach Steuerbord, kenterte und verschwand etwas nach 6 Uhr in die gurgelnde Tiefe. 17 Offiziere und 171 Mann wurden von den Engländern den eisigen Fluten entrissen. Der erste Offizier schrieb an seine Gattin: „Wir haben gefochten wie die Löwen, jeder Gebliebene starb wie ein Held!"

Während dieser Kämpfe jagten die überlegenen britischen Kreuzer die Kleinen deutschen. Zunächst wurde „Nürnberg" erreicht, der sich $2^1/_2$ Stunden

wehrte und seinen Gegner 22 mal traf, bis er nach schwerster Mühe überwunden wurde. Nur 7 Mann seiner Besatzung blieben am Leben. Als er schließlich kieloben schwamm, kletterte ein Matrose auf das Wrack und schwenkte die deutsche Flagge. Auch der „Leipzig" verteidigte sich bis aufs Äußerste. Nur dem „Dresden" und dem Dampfer „Seydlitz" gelang es zu entkommen, wogegen die beiden Kohlendampfer verlorengingen.

Außer den 4 Kreuzern kostete der Unglückstag bei den Falklandsinseln 2000 deutschen Seeleuten das Leben.

Noch um einige neu angekommene Schiffe vermehrt, fuhr die britische Flotte, teilweise stark mitgenommen, nach Port Stanley zurück. In der kalten Abendluft gab der Admiral das drahtlose Signal „Gott schütze den König". Die Weltmeere gehörten wieder Großbritannien.

Was einzelne Schiffe zu leisten vermochten, haben die Kleinen Kreuzer „Emden" und „Karlsruhe" bewiesen. Der „Emden" war vom Geschwader mit dem Sonderauftrage eines Kreuzerkrieges in den indischen Gewässern abgezweigt. Am 10. September versenkte er im Golf von Bengalen seinen ersten Dampfer, dem eine Menge andere folgten. Tags führte der Deutsche keine Flagge, außer wenn er in die Nähe eines Schiffes kam, nachts fuhr er abgeblendet; kunstvoll wurde ein vierter Scheinschornstein hergestellt, der ihm in der Ferne das Aussehen eines britischen Kreuzers gab. Er erhielt sich von den Kohlen und Lebensmitteln erbeuteter Handelsfahrer, die ein Begleitschiff aufnahm. Weithin verbreitete der dreiste Eindringling Schrecken und Aufhören der Schiffahrt. Plötzlich erschien er vor Madras und beschoß dessen Öltanks und öffentliche Gebäude, dann lief er in den Hafen von Penang ein, vernichtete einen dort ankernden russischen Kreuzer und einen französischen Zerstörer. Schließlich sollte die lästige Telegraphenanlage auf den Kokosinseln zerstört werden, doch erreichte ihn hierbei das Verhängnis durch einen zufällig in der Nähe befindlichen, weit überlegenen australischen Kreuzer, der auf Funkspruch herbeieilte.

Die Zwischenzeit des Kampfes benutzte die auf der Insel gelandete Abteilung, um auf einem morschen Dreimaster zu entfliehen und in abenteuerlicher Reise über Arabien nach der Heimat zu gelangen. Die Taten der „Emden" und „Ayesha" kennzeichnen den unerschrockenen Wagemut, die Leistungskraft, Ausdauer und Klugheit der deutschen Blaujacken. Der Kreuzer hatte außer den 2 Kriegsschiffen 17 Handelsdampfer mit 14000 t versenkt und 5 genommen, aber mit den Besatzungen versenkter Schiffe freigelassen.

Den Taten des „Emden" entsprechen würdig die des Kleinen Kreuzers „Karlsruhe", der am 27. Juli Westindien erreichte, um den „Dresden" abzulösen. Bei Kuba erfuhr er den Ausbruch des Krieges, traf sich auf See mit dem Lloyddampfer „Kronprinz Wilhelm", den er durch Abgabe

von Geſchützen und Mannſchaften in einen Hilfskreuzer umwandelte, fuhr kühn nach Portorico und Curaçao, wo unter größten Gefahren gekohlt wurde, und dann ging's frei und frank auf die Jagd. Am 18. Auguſt fiel dem Deutſchen das erſte feindliche Schiff in die Hände. Als zufällig noch ein Bremer Dampfer kam, richtete der Kapitän ſeine Unternehmungen derartig ein, daß er in der Mitte blieb, während die beiden anderen Fahrzeuge ſich rechts und links hielten und durch Funkſpruch meldeten, wenn ſie Beute bemerkten, auf die ſich dann raſch der Kreuzer ſtürzte. Aus den zwei Begleitſchiffen wurden ihrer 5, mit denen auf 150 Seemeilen Breite die große Fahrſtraße nach Südamerika abgeſucht wurde. Bald hatte man 17 Schiffe verſenkt; dann ſteuerte der „Karlsruhe" hoffnungsfroh nach Barbados, als plötzlich ein furchtbarer Knall erfolgte und das Schiff in zwei Teile zerriß, die untergingen. Die Mannſchaft rettete ſich auf die Begleitſchiffe, vereinigte ſich auf einem und erreichte in weiter Bogenfahrt die Heimat. Die Urſache des plötzlichen Verhängniſſes bleibt unklar. Der von dem Kreuzer angerichtete Schaden wird auf 33 Millionen Mark berechnet.

Der Kleine Kreuzer „Dresden" gehörte zur amerikaniſchen Station. Er vereinigte ſich mit dem Speeſchen Geſchwader, beteiligte ſich an den Gefechten von Coronel und den Falklandsinſeln, flüchtete von hier nach Punta Arenas und verſteckte ſich in den Inſelkanälen der Weſtküſte Chiles. Es gelang ihm in dunkler Februarnacht, zwei lauernden britiſchen Kreuzern zu entkommen, danach einen engliſchen Segler zu verſenken, bis ihn Kohlenmangel nötigte, in einer Bucht der Inſel Juan Fernandez, der alten Robinſoninſel, zu ankern. Im Vertrauen auf Chiles Neutralität begann der Kommandant Verhandlungen mit der Regierung, als drei britiſche Kreuzer erſchienen und das Feuer eröffneten. Der Deutſche verteidigte ſich nach beſten Kräften, mußte aber ſchließlich die Beſatzung an Land gehen laſſen und das Schiff ſprengen. Von ihm waren 5 Fahrzeuge verſenkt.

Die entfernte auſtraliſche Station hatte nur Schiffe ohne Gefechtswert, von denen der Kleine ungeſchützte Kreuzer „Geier" am namhafteſten war, der freilich die geringe Fahrtgeſchwindigkeit von bloß 15 Seemeilen beſaß. Er verließ Singapore unauffällig am 29. Juli und begann eine Reiſe voller Schwierigkeiten und Gefahren, die ihn am 15. Oktober nach dem amerikaniſchen Honolulu führte, wo er, am Ende ſeiner Kraft, abrüſten mußte. Hier lag er, bis die Vereinigten Staaten im Januar 1917 ihren Geſandten aus Berlin abberiefen. Um das Schiff nicht in amerikaniſche Hände fallen zu laſſen, ſprengte es die Beſatzung. — Dasſelbe geſchah mit dem Hilfskreuzer „Cormoran", der im Hafen von Guam interniert war. Es handelte ſich dabei um einen ehemaligen ruſſiſchen Dampfer, den der „Emden" aufgebracht hatte.

Als letzter Auslandkreuzer ist der Kleine Kreuzer „Königsberg" zu nennen. Bei Ausbruch des Krieges befand er sich im Golf von Aden, eilte aber rasch nach Ostafrika, wo er im Hafen von Sansibar kühn einen englischen Kreuzer versenkte. Alsbald eröffneten überlegene Kreuzer auf ihn die Jagd, bis ihm nur blieb, im deutsch-ostafrikanischen Rufidschifluss hinter einem Palmenwalde Schutz zu suchen. Zu seiner Vernichtung sammelten die Engländer ein ganzes Geschwader mit Flugzeugen, das nach 6monatlicher Vorbereitung zum Angriffe schritt. Trotz heldenhafter Gegenwehr erlag der Deutsche schließlich der Übermacht, so daß er gesprengt werden mußte. Die überlebende Mannschaft trat unter den Befehl des Kommandeurs der Schutztruppen von Deutsch-Ostafrika und beteiligte sich ruhmreich an der Verteidigung der Kolonie.

In chinesischen Gewässern betätigte sich zu Anfang des Krieges das deutsche Flußkanonenboot „Tsingtau". Es mußte vor Kanton abrüsten. Doch seinen Kommandanten, Kapitänleutnant v. Möller, hielt es nicht in China, er begab sich nach Batavia, dann nach Soerabaya und von dort mit 5 Deutschen in einem alten Segelschoner über den Indischen Ozean nach Arabien. Er gelangte bis Dschidda und wollte sich von dort nach Deutschland durchschlagen, fiel aber unterwegs im Kampfe gegen England freundliche Eingeborne. Als China dann im Februar 1917 die Beziehungen zu Deutschland abbrach und zu befürchten stand, daß das Schiff vom Feinde genommen würde, zerstörte es seine Besatzung.

Den Kamerunfluß überwachte der bewaffnete Regierungsdampfer „Nachtigal", bis ihn im September 1916 nachts der Scheinwerfer eines britischen Kanonenbootes sichtete. Sofort fiel der erste Schuß, der dicht bei der Kommandobrücke traf und den Kommandanten verwundete. Trotzdem versuchte er, den an Geschütz zehnfach überlegenen Gegner zu rammen. Leider erfolgte der Stoß rechtwinklig, wodurch der „Nachtigal" zurückprallte. Er brannte und war völlig gefechtsunfähig, weshalb der Kommandant befahl, das Schiff zu verlassen. Die Leute sprangen ins Wasser, doch feuerte der Feind auf die Wehrlosen, meistens Verwundeten, unbarmherzig weiter, bis er schließlich einige an Bord nahm.

Auch die Hilfskreuzer haben sich des deutschen Namens würdig erwiesen. Anfang August 1914 ging der Bremer Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Große" in See und erreichte glücklich die Gegend der Kanarischen Inseln. Hier beschlagnahmte er einen englischen Dampfer, den er aber gutmütig wieder freigab, weil sich Frauen und Kinder an Bord befanden. Zum Dank verriet er ihn. In einem spanischen Hafen an der afrikanischen Küste überraschte ein englischer Kreuzer den Deutschen; es kam zu einem $1^1/_2$stündigen Gefechte, bis dieser sich selber versenkte.

Ein anderer Dampfer, der regelmäßig zwiſchen Hamburg und Südamerika fuhr, war „Cap Trafalgar“. Er lag in Buenos Aires, lief aus und wurde vom Kanonenboote „Eber“ mit 2 Geſchützen und Mannſchaften verſehen. Schon am 14. September fand ihn ein britiſcher Hilfskreuzer, der 8 größere Geſchütze führte. Dennoch ſetzte der Deutſche ſich zur Wehr, ſchoß den Gegner in Brand, bekam ſelber aber Treffer in der Waſſerlinie, ſo daß er geſprengt werden mußte. Die Mannſchaft nahm ein deutſcher Kauffahrer auf.

Der ſchnell fahrende Lloyddampfer „Kronprinz Wilhelm“ des Norddeutſchen Lloyd verließ am 3. Auguſt New York, traf auf der Höhe von Bermuda den Kreuzer „Karlsruhe“, der ihn als Hilfskreuzer umgeſtaltete, worauf er ſeine Streifen durch den Ozean begann. Da er ſtets die Küſten mied, vermochte er ſich 255 Tage auf offener See zu halten. Aber allmählich mangelte es am Notwendigſten, Krankheiten brachen aus und die Maſchinen nutzten ſich ab, ſo daß er ſchließlich in den amerikaniſchen Hafen Newport News flüchten mußte. Seine Beute betrug 13 Schiffe, ihr Wert 24 Millionen Mark.

An dem Halteplatze fand er bereits den „Prinz Eitel Friedrich“, der in Tſingtau als Hilfskreuzer ausgerüſtet war und ſich dem Speeſchen Geſchwader angeſchloſſen hatte. Um die Feinde nach dem Gefecht bei Coronel zu täuſchen, blieb er bis gegen Mitte Dezember im Stillen Ozean, eifrig mit Funkſignalen arbeitend. Dann begab er ſich wieder zum Geſchwader, entkam in der Schlacht bei den Falklandsinſeln, machte den Atlantiſchen Ozean unſicher, bis die Maſchinen verſagten und er am 10. März, den Feinden glücklich entgehend, im Hafen von Newport News mit 250 Gefangenen einlief. Der „Prinz Eitel Friedrich“ hatte 10 Schiffe verſenkt, die man auf ungefähr 17 Millionen Mark ſchätzt.

Die deutſche Marine ließ es nicht mit den Anfangsunternehmungen bewenden, trotz der Gefahr des Durchbruches der engliſchen Bewachungsſperre längs der Nordſee. Im Juni 1915 ſtach ein zum Hilfskreuzer gewandelter Handelsdampfer „Meteor“ in See mit der Beſtimmung, Minen zu ſtreuen. Wie bereits einige Vorgänger, gelangte er glücklich ins Eismeer und verſeuchte die Fahrſtraße nach Archangelsk. Als ihm der Aufenthalt zu bedenklich wurde, begab er ſich in die Gewäſſer der britiſchen Inſeln und legte auch dort ſeine gefährlichen Eier, um nun erleichtert der Jagd obzuliegen. Unfern der Orkneys ſtellte ihn ein überlegener engliſcher Hilfskreuzer, den er aber durch Feuer in wenigen Minuten erledigte. Auf der Weiterfahrt wurde ein Schoner mit Grubenhölzern in Brand geſteckt, der aber die Aufmerkſamkeit mehrerer engliſcher Kreuzer erregte, die herbeieilten und dem Deutſchen das Entrinnen unmöglich machten. Deshalb verſenkte der Komman-

dant das Schiff im letzten Augenblicke, während er, die Mannschaften und Gefangenen sich auf einem Ewer nach Deutschland retteten.

Viel Mut, doch wenig Glück hatte der Hilfskreuzer „Greif". Auch er verließ hoffnungsvoll die deutsche Bucht, sah sich aber am 29. Februar 1916 von zwei überlegenen britischen Hilfskreuzern entdeckt. In erbittertem Kampfe vernichtete er einen derselben; als aber noch ein Kreuzer und mehrere Torpedoboote hinzukamen, mußte der Rest der noch lebenden Besatzung das Schiff versenken. Die Engländer schämten sich nicht, auf die Schiffbrüchigen zu schießen, wobei der tapfere Kommandant getötet wurde.

Den meisten Ruhm erntete der Hilfskreuzer „Möwe", ein mittelgroßes Handelsschiff, das man zweckentsprechend ausgerüstet hatte. Am Weihnachtstage 1915 steuerte er unter Kapitänleutnant Burggrafen zu Dohna durch die Nordsee, um Minen zu legen und Kreuzerkrieg zu führen. Als ersteres glücklich vollbracht war, ging er in den Atlantischen Ozean. Schon am 11. Januar konnte das erste Schiff vernichtet werden, und ziemlich gleichzeitig kam die Nachricht, daß ein britisches Linienschiff auf eine der Minen gelaufen sei. Rasch machte man reiche Beute, darunter den Passagierdampfer „Appam" mit wertvollster Ladung und kriegsgefangenen Deutschen. Er wurde nicht versenkt, sondern erhielt die Mannschaften der bisher zerstörten Schiffe, 500 an der Zahl, die er nach Newport News brachte. Inzwischen setzte der „Möwe" in der Gegend des Äquators seine Fahrten fort, bis er sich durch Mangel genötigt sah, wieder nordwärts zu steuern. Am 4. März 1916 traf er auf die deutsche Hochseeflotte. Das Schiff war allen Nachstellungen entgangen und hatte 15 Prisen genommen.

Im Winter von 1916 auf 17 trat eine gesteigerte Tätigkeit der Auslandschiffe ein, wenn man öffentlich in Deutschland zunächst auch nur Unsicheres darüber erfuhr. Der englische Marineminister erklärte im März, es seien deutsche Minen in der Umgebung des Kap der Guten Hoffnung, im Golf von Aden und an den Küsten Indiens gefunden. Bald verlautbarte Näheres. Die ausländischen Blätter erzählten von den Untaten eines zweiten „Möwe", dem man verschiedene Namen beilegte, im fernen Ozean. Die Versicherungsprämien stiegen, bis in die indischen Gewässer ging der Schrecken. Dann lief Anfang 1917 der „Yarrowdale" mit reicher Beute und zahlreichen Gefangenen an Bord als gute Prise in Swinemünde ein, und etwas später gelangte ein zweites Prisenschiff nach Pernambuko. Beide waren von dem rätselhaften Fremdlinge aufgebracht. Die englische Presse verschwieg dessen Taten und berichtete nur einmal seine Vernichtung durch britische Streitkräfte. Nun wurde es still, bis plötzlich die deutschen Zeitungen am 22. März zu allgemeiner Überraschung verkündeten: Der Hilfskreuzer „Möwe", Kommandant Burggraf zu Dohna, sei von seiner zweiten, mehrmonatigen Kreuz-

fahrt im Atlantischen Ozean nach einem heimischen Kriegshafen zurückgekehrt. Das Schiff habe 22 Dampfer, darunter 8 bewaffnete, und 5 Segler mit 123 100 t versenkt. In dunkler Winterszeit hatte es die Nordsee durchsteuert, erst die Handelsstraßen des Atlantischen Ozeans zwischen den Vereinigten Staaten und Europa unsicher gemacht und die Besatzungen der ersten 8 genommenen Schiffe auf dem ebenfalls eroberten „Yarrowdale" nach Hause geschickt, wo sie unter dem kurz darauf beförderten Leutnant z. S. d. Res. Badewitz glücklich ankam. Der „Möwe" rüstete inzwischen ein anderes Schiff, den „St. Theodore", eine Zeitlang als Hilfskreuzer aus, ging in die südamerikanischen Gewässer, durchquerte den Ozean bis zum Kap der Guten Hoffnung, wandte sich wieder nach der südamerikanischen Seite, von dort kühngemutet nach Norden, durchbrach die englischen Bewachungslinien und gelangte glücklich wieder nach Kiel. Einmal wurde der „Möwe" von einem überlegenen englischen Hilfskreuzer 8 Stunden lang verfolgt. Einen erbitterten Kampf bestand er mit dem britischen Dampfer „Otaki"; dabei erhielt er mehrere Treffer und ein unangenehmes Leck. Während des Gefechts sprengten die gefangenen englischen Seeleute die eiserne Tür ihres Gefängnisses, um auf Deck zu stürmen, wichen aber vor den mit Handgranaten drohenden deutschen Matrosen zurück. Erst als der Kapitän und der erste Steuermann vom „Otaki" gefallen waren, ergab sich der nach achtern überhängende, brennende Feind. Amsterdamer Versicherungskreise berechneten die durch Möwe II verursachten Verluste auf 120 bis 130 Millionen Mark.

Ende März 1917 verlautbarte von einem neuen Kaperschiffe, bis man am 1. April aus Rotterdam erfuhr, daß es sich um den „Seeadler" handle. Es sei ein Schiff mit 3 Masten, sehe aus wie ein harmloser Segler, besitze aber starke Motoren zum Fortbewegen und leistungsfähige drahtlose Einrichtung. Die Besatzung bestehe aus 64 Mann unter Kapitänleutnant Graf Luckner, sie führe 2 Kanonen und 16 Maschinengewehre. Der „Seeadler" soll um die Weihnachtszeit in See gegangen sein. Er machte die Gegenden von Brasilien und Westindien unsicher. Eine bei Trinidad erbeutete Bark brachte 200 feindliche Seeleute nach Rio de Janeiro. Bis Ankunft der Nachricht hatte der Hilfskreuzer schon 8 Schiffe mit 27 000 t versenkt, eine zweite Mitteilung wußte von neuer Beute.

Im Laufe des März kamen auch Nachrichten aus dem Stillen Ozean, die sich dahin verdichteten, daß dort ein deutsches Kaperschiff sein Unwesen treibe, und daß bereits 9 amerikanische Handelsschiffe als überfällig gemeldet würden. Es verlautete, der japanische Admiralstab ordnete wegen des Hilfskreuzers an, daß alle Fahrzeuge in japanischen Gewässern von Kriegsschiffen begleitet werden sollten. Man behauptete sogar, es befänden sich dort deutsche Tauchboote.

Am 5. Mai erfuhr man über Holland, der „Javabode" habe berichtet, daß in der Straße von Mallakka alle Leuchtfeuer gelöscht seien, um zu verhindern, daß ein deutscher Hilfskreuzer nachts hindurchfahre. Andere Mitteilungen wollten wissen, das Schiff sei inzwischen abgefangen. Dann hieß es am 20. Mai aus Penang, der Hilfskreuzer sei als Handelsdampfer von Hamburg abgegangen, er fasse 4400 t, laufe 21 Meilen und sei stark bewaffnet. Um das Kap der Guten Hoffnung steuernd, habe er in dessen Nähe Minen gelegt. Unfern von Sabang habe er den Dampfer „Perseus" versenkt.

Nach einem anderen Berichte streute ein zweites Schiff Minen im Indischen Ozean und westlich von Colombo. Auch auf Mauritius wurden die Lichter gelöscht.

Der Kreuzerkrieg gehört neben dem U-Bootkriege zu den eigenartigsten Erscheinungen, wenigstens insofern er sich die rücksichtslose Vernichtung der feindlichen Handelsschiffahrt mit Bannware zum Ziele setzte. Die meisten Staaten sind von überseeischer Zufuhr abhängig, England in hervorragendem Maße. Hier griff nun neben den Tauchbooten der Hilfskreuzer in höchst störender Weise ein und würde es in noch weit größerem Umfange getan haben, wenn Deutschland mehr solcher Schiffe auf hoher See gehabt und Graf Spee nicht untergegangen wäre. Die wenigen Fahrzeuge, welche sich dem Kaperkriege widmen konnten, haben unter den erschwerten Umständen der Kohlenversorgung und der empfindlichen Maschineneinrichtung des modernen Schiffes ohne festländische Stützpunkte das denkbar Tüchtigste geleistet. Über ihren Fahrten liegt ein Hauch der Romantik; sie waren nur möglich durch die höchsten Eigenschaften von Führer, Mannschaft und Schiff: unbeugsamer Mut paarte sich mit Klugheit und dem Willen, alle Gefahren, Anstrengungen und Mühsal zur Ehre der Flagge zu ertragen bis zum Tode im weiten Wellengrabe. Die großen Hauptverkehrsstraßen boten Gelegenheit zur Beute, drohten aber auch mit der steten Gefahr eines Angriffes überlegener Kräfte. Dennoch verstanden ihre Besatzungen in hervorragendem Maße, „unauffindbar" zu bleiben, oder sich dem Gegner geschickt zu entziehen, ohne sich in unnötige Schießereien einzulassen. Die unmittelbarste Gefahr brachte ihnen das Anlaufen eines Hafens, weil der verräterische Telegraph leicht den Feind herbeizurufen vermochte. Natürlich benutzten sie alle nur denkbaren Listen, pürschten sich als harmlose Handelsschiffe ohne Flagge heran, um plötzlich die Kriegsflagge zu hissen und die Geschütze zu zeigen; nachts fuhren sie abgeblendet, Kohlen und Lebensmittel entnahmen sie den Prisen, und wenn irgend möglich, beluden sie Begleitschiffe mit dem Unentbehrlichen.

Noch in späten Zeiten wird der deutsche Kreuzer- und Kaperkrieg von sich reden machen, um so mehr, als die Engländer ihre gewaltige Streitmacht im sicheren Hafen hielten. Gerade hier zeigte sich die ungeheure Überlegenheit an deutscher Tatkraft und Unerschrockenheit.

Der gewaltige Wagemut deutſcher Seeleute, ihre Liebe zur Heimat und Treue bis zum Tode tritt bewundernswert auch in Leiſtungen einzelner hervor. Wir verwieſen ſchon auf die Heimreiſe der Ayeſhamannſchaft und die des Kapitänleutnants v. Möller vom „Tſingtau“ mit ſeinen 5 Mann. Ein Unternehmen ähnlicher Art vollbrachten 28 junge Seeleute in einer gebrechlichen, alten Segelbark durch eine Fahrt von Chile nach dem Vaterlande. In Sturm, Not und Gefahren legten ſie 12 000 Seemeilen in mehr als vier Monaten zurück und gelangten glücklich in die Heimat, getrieben von dem brennenden Wunſche, noch an dem Kampfe für das Vaterland teilnehmen zu können. — Von Batavia aus ſuchte der Kapitän des dort internierten Dampfers „Marie“, der vorher Oſtafrika verſorgt hatte, mit 4 Mann zu fliehen, um über die Philippinen nach Deutſchland zu entkommen. Sie benutzten ein 20 Fuß langes Segelboot, gerieten in Sturm, landeten faſt verhungert auf Celebes, ſtachen aber wieder in See und erreichten wirklich die Philippinen, wo ſie freilich den feindlich geſonnenen Amerikanern in die Hände fielen.

Ehre all' den Tapferen!

13. Die Kolonien.

Je weniger die Gegner dem deutſchen Heimatlande anzuhaben vermochten, um ſo gieriger ſtürzten ſie ſich auf deſſen Kolonialbeſitz, der völlig verlorenging, außer Oſtafrika, wo noch gekämpft wird. Das Schickſal jener jungen deutſchen Gebiete war von vornherein entſchieden, weil ſie auseinander liegen, ohne ſich unterſtützen zu können, und der Feind das Meer beherrſcht, d. h. alle Hilfe ſeitens des Mutterlandes unmöglich machte, während er ſeinerſeits die Streitkräfte zu werfen vermochte, wohin er es für gut befand, und in der Lage war, ſie in jeder Weiſe mit Kriegsbedarf zu verſehen. Da nun an die Hauptkolonien Deutſchlands, an die afrikaniſchen, durchweg größere und ſtärkere Gebiete der Verbandsmächte grenzen, ſo konnten deren Angriffstruppen auch von dorther einmarſchieren und Rückhalt finden. Die Deutſchen ſahen ſich mithin zu Lande und zur See umſtellt. Trotz dieſer Hoffnungsloſigkeit haben ſie doch dem Feinde das Leben ſo ſchwer gemacht wie möglich und mit geringen Hilfsmitteln ein bewundernswertes Heldentum bewieſen. Kamerun z. B. hat ſich $1^1/_2$ Jahre behauptet. Erſt da ergab ſich der Reſt der Verteidiger einer achtfachen Übermacht nach 7monatiger Belagerung und 11tägiger Beſchießung in ehrenvoller Kapitulation, welche die Franzoſen freilich auf ſchmachvolle Weiſe brachen. 400 Kriegs- und Zivilgefangene aus Kamerun und Togo ſind in dem ungeſunden Dahomey eingeſchloſſen, dort mißhandelt und dem Untergange preisgegeben.

Aus allen Kolonien, welche die Engländer besetzten, wurden die Deutschen vertrieben und kriegsgefangen.

Noch ungünstiger als in Afrika verhielt es sich mit den Besitzungen des Stillen Ozeans. Es waren kleine Eilande oder in Neu-Guinea das Stück einer großen Insel, die dem Feinde, hier Japanern und Australiern, leicht zur Beute fielen.

Seit längerer Zeit hatte die Gefahr gedroht, aber gutgläubig und friedensbefangen blickte man deutscherseits zu sehr auf die wirtschaftliche Entwicklung und die Ertragsfähigkeit der Kolonien, ohne der kriegerischen Ausgestaltung zu genügen. Das rächte sich schwer.

Allein die beiden Perlen des Fernbesitzes: Deutsch-Ostafrika und das chinesische Kiautschou besaßen innere Widerstandskraft. Ersteres durch Größe, Bodenbeschaffenheit und militärische Streitmittel, letzteres durch Lage, gute Einrichtungen, Truppen und Verteidigungsanlagen. Nur diesen beiden wenden wir uns kurz zu.

Am 2. November 1914 erschien ein britischer Kreuzer mit Transportschiffen vor dem ostafrikanischen Tanga und verlangte dessen bedingungslose Übergabe. Natürlich wurde sie abgelehnt. Es kam zu Beschießung und Kampf, der mit einem vollständigen Siege der Deutschen endete. Etwas später donnerten Schiffsgeschütze von der See her gegen den Hauptort Daressalam und im Dezember gegen den offenen Küstenplatz Kilwa. Eine Entscheidung brachten solche Überfälle natürlich nicht, denn sie konnte nur zu Lande fallen. Den britischen und belgischen Feinden gesellte sich noch Portugal bei. Im Herbst 1915 hörte die Verbindung zwischen der Kolonie und dem Mutterlande auf. Trotz der feindlichen Übermacht erwies sich die Lage Ende Februar 1916 noch günstig für die Deutschen. Die Eingebornen hielten fest zu ihnen. Nun aber rafften sich die Engländer zu gesteigerten Anstrengungen empor. Ende Mai drang eine britisch-südafrikanische Truppenmacht unter General Smuts, mindestens 90 000 Mann, von vier Seiten in Ostafrika ein. Der umsichtige Kommandant Oberst v. Lettow-Vorbeck vermochte ihnen kaum ein Zehntel an Schutztruppen entgegenzustellen. Dennoch benahm er sich so geschickt und unverzagt, daß seine Gegner nur langsam unter großen Verlusten vorwärtsgelangten. Schließlich sah er sich auf das südöstliche Gebiet beschränkt, wo er sich aber tapfer behauptet. Nach Beendigung der Regenzeit 1917 gingen die Deutschen sogar wieder angreifend vor, u. a. machten sie Einfälle in das portugiesische Gebiet. Die Züricher Tageszeitung bezeichnete die Vorgänge in Ostafrika als eine der militärisch hervorragendsten Leistungen des Weltkrieges. Und der Kaiser hat sie am 1. August 1917 öffentlich belobt. Da die kleine Streitmacht der Verteidiger von der Außenwelt abgeschnitten war und deshalb ihren Kriegsbedarf nicht ergänzen konnte, so schien

der $2^1/_2$jährige Widerstand unbegreiflich. Ermöglicht wurde er durch kühne, aufopferungsvolle Taten deutscher Seeleute, welche zweimal die britischen Sperrlinien durchbrachen und die notwendigsten Gegenstände: Gewehre, Maschinengewehre, Geschütze, Geschosse, Patronen u. dgl. überbrachten. Beidemal sichteten britische Kriegsschiffe sie zu spät, nahmen aber dann die wehrlosen Fahrzeuge unter schweres Feuer, und trotzdem entging ihnen noch eins.

Wesentlich anders als in Ostafrika entwickelten sich die Dinge in Kiautschou, schon deshalb, weil es sich hier um ein geringes Gebiet, um die Stadt Tsingtau mit Hinterland, handelte und die dortigen Hauptgegner, die Japaner, eine Kriegsmacht einsetzten, gegen die ein siegreiches Durchhalten unmöglich erschien. Tsingtau war die Musterkolonie des ganzen Fernostens, der eine große Zukunft bevorstand. In der Stadt erhoben sich stolze deutsche Bauwerke, der Hafen wimmelte von Schiffen, alles war so sauber und wohlgeordnet, daß die Niederlassung sich zum vornehmen Badeort ausgestaltete. Das Schutzgebiet bildet eine langgestreckte Landzunge, die nach vorne zu mit der Stadt flach ausläuft. Gegen das Binnenland ist sie durch Höhenzüge abgeschlossen, deren letzter mit Drahthindernissen und auch sonst befestigt war. Die großartige Schöpfung dünkte den Japanern nur zu begehrenswert, um so mehr, als England sie ihnen gewissenlos anbot und sie Port Artur hatten aufgeben müssen. Das Kiautschougebiet winkte ihnen als der heißerstrebte Stützpunkt an der chinesischen Küste.

Nach Ausbruch des Krieges mit England wurde ein Teil der im Hafen von Tsingtau liegenden deutschen Dampfer als Hilfskreuzer oder als Kohlenschiffe für das Kreuzergeschwader ausgerüstet. Nur 4 Kanonenboote und 1 österreichischer Kleiner Kreuzer blieben zurück. Zugleich verstärkte man rührig die militärischen Verteidigungsanstalten. Die Lage verschlechterte sich bis zur Hoffnungslosigkeit, als Japan den Feinden beitrat; aber dennoch ließen die Bedrohten den Mut nicht sinken. Allerseits arbeitete man zur Erhöhung der Widerstandskraft bis aufs Äußerste; von China kamen zahlreiche deutsche Kaufleute, um sich unter die Verteidiger einreihen zu lassen. Am 23. August endete das japanische Ultimatum, das unbeantwortet blieb, worauf schon der nächste Tag die Blockade brachte, und zwar durch japanische und britische Kriegsschiffe unter japanischem Oberbefehl. Als sich von der Seeseite nichts erreichen ließ, ging der Feind zum zusammengesetzten Land- und Seeangriffe über. Unter hartnäckigen Gefechten drängten die Japaner sich langsam vor gegen die schwachen, dünn besetzten deutschen Abwehranlagen: etwa 30 000 Mann fochten gegen knapp 4 000. Am 28. September begann die Beschießung der Stadt; ein Angriff folgte, der aber unter schweren Verlusten scheiterte.

Nun gingen die Japaner in umsichtiger, systematischer Weise weiter ans Werk und führten neue Geschütze, Flugzeuge, kurz alle Erzeugnisse der

modernen Technik heran, während das Feuer von der Seeseite tagtäglich donnerte, unterstützt von dem der Landbatterien. Die Deutschen wehrten sich nach besten Kräften, versenkten einige kleinere japanische Kriegsschiffe und verwundeten das britische Schlachtschiff „Triumph". Inzwischen schob sich das japanische Fußvolk unter stetem Geschützfeuer weiter heran. Auf deutscher Seite fing die Munition an knapp zu werden. So nahte der 31. Oktober, der Geburtstag des Mikado, dem seine Heeresleitung das deutsche Bollwerk als Geschenk darbringen wollte. Von der See und dem Lande überschüttete ein Geschoßhagel den ganzen Tag Tsingtau. Nachts traten die Sturmkolonnen zusammen, prallten aber vor den deutschen Granaten und Kugeln zurück. Der Mißerfolg bewirkte wieder eine vorsichtige Kriegführung, zunächst bestehend aus einem ununterbrochenen Bombardement, bei Tag und bei Nacht, das schließlich alle Verteidigungswerke niederfegte. Die Kraft der Deutschen ging zu Ende, sie versenkten ihre letzten Schiffe, legten den Riesenkran nieder und trafen die Schlußvorbereitungen.

Als dann am 7. November ein allgemeiner Sturm erfolgte, der teilweise bis zum Straßenkampfe gedieh, erlag der Ort nach 43tägiger Gegenwehr, die den Japanern 12 000 Mann gekostet haben soll. Der Rest der Verteidiger wurde gefangen ins Reich des Mikado geschafft; unter ihnen befand sich der verwundete tapfere Gouverneur, Kapitän z. S. v. Meyer-Waldeck.

Über der deutschen Kulturarbeit flatterte nun unbekümmert um chinesische Ansprüche das Banner der aufgehenden Sonne.

Freilich, als der Hauptfeind erwies sich überall England. Soweit sein Einfluß reichte, führte es einen Vernichtungskampf gegen alle deutschen Unternehmungen. Man beschlagnahmte das deutsche Eigentum, um es zu verkaufen, schloß die Handelsgeschäfte, nahm die Anlagen und Besitzungen weg und brachte sie möglichst in andere Hände, damit sie für später verloren blieben. Kurz, mit allen Mitteln wurde der deutsche Handel und die deutsche Wirtschaft schon während des Krieges derartig ausgerottet, daß sie sich auch nach demselben nur schwer oder überhaupt nicht erholen können. Hier zeigt sich Britanniens wahre Absicht in abschreckend krassester Gestalt.

14. Der Unterseebootkrieg.

Der Tauchbootkrieg bis zur Sperrgebietserklärung 1917.

Die deutschen Unterseeboote sind der Schrecken der Meere, sind die Hauptvertreter des deutschen Seekrieges geworden. Wo immer sie sich zeigten, veränderte sich sofort die ganze Kampfart; für Zahl und Verwendung der Handelsschiffe erwiesen sie sich als Verhängnis. Von vornherein befanden

sich die Deutschen im Vorteil, weil sie draußen keinen Verkehr hatten und ihre Handelsflotten, sofern sie nicht in der weiten Welt beschlagnahmt waren, wohl geborgen in den Häfen hielten, während die feindlichen Staaten sich in hohem Maße auf Zufuhr angewiesen sahen, also wohl oder übel ihre Schiffe einsetzen mußten. Die so oft gepriesene Inselage Großbritanniens erwies nun auch ihre Nachteile.

Zu Beginn des Krieges waren die deutschen Tauchboote den britischen der Zahl nach bedeutend unterlegen. In England glaubte man auch, die neue Waffe als Sonderbesitz betrachten zu dürfen. Man nahm weitestgehende Befugnisse für sie in Anspruch und schätzte die Boote des Gegners niedrig ein, in der Meinung, sie seien nur für Heimatschutz verwendbar. Deshalb war zu Anfang des Krieges kein einziger Hafen des ganzen englischen Reiches gegen feindliche U-Boote gesichert. Kein britischer Admiral ahnte, daß diese jemals eine Rolle spielen würden.

Um das Folgende besser zu verstehen, verweisen wir auf unsere Tauchbootschilderung im ersten Kriegskapitel. Dazu bemerken wir noch, daß das voll entwickelte Tauchboot der späteren Zeit über Wasser mit Ölmotoren fährt, sie unter Wasser abstellt und elektrische Dynamomaschinen einschaltet. Das Sinken geschieht durch Öffnung des Tauchtanks. Über Wasser hat das Tauchboot neuester Bauart eine fast jedem Frachtdampfer überlegene Geschwindigkeit. Es kommt möglichst von vorn bis in eine gewisse Nähe des Opfers, taucht dann und hält sich etwas seitwärts, bis eine sichere Schußentfernung erreicht ist. Die Kunst des Torpedoschusses besteht darin, die Kaufseiten des Torpedos und des Dampfers bis zum gemeinsamen Treffpunkte richtig einzuschätzen. Sieht der Bedrohte das vernichtende Geschoß auf sich zukommen, sucht er es durch rasches Abdrehen vorbeigehen zu lassen. Über Wasser verwenden die Boote auch Geschütze.

Am 5. September 1914 erfolgte auf dem Kreuzer „Pathfinder" unfern der englischen Küste plötzlich eine Explosion, worauf er rasch fast mit der ganzen Mannschaft versank. Man meinte, er sei auf eine Mine gelaufen und beruhigte sich; es war aber ein Torpedo von „U 21", der das Werk vollbrachte. Diese Leistung stellte Kapitänleutnant Weddigen mit „U 9" weit in den Schatten, denn in der Morgenfrühe des 22. September vernichtete er unfern der holländischen Küste drei britische Panzerkreuzer, einen nach dem anderen. Es ist dies die herrlichste Großtat eines Tauchbootes während des ganzen Krieges geblieben. Dumpfer Schreck durchzitterte die Welt, und vor allem Britannien. Was nützte es, wenn der Union-Jack auf dem Meere gebot, wenn unter dessen Oberfläche das deutsche Tauchboot herrschte? Mit einem Schlage erschien das U-Boot in seiner vollen Gefährlichkeit. Weddigen wies ihm den Weg, der zum Siege führte. Die britische Admirali-

tät gestand sofort ihre Wehrlosigkeit ein durch den Befehl, daß jedes Kriegsschiff mit Volldampf fliehen sollte, sobald die Nähe eines feindlichen Tauchbootes festgestellt sei; sogar einem getroffenen Kameraden durfte es nicht zu Hilfe eilen. Als weitere Folge ergab sich, daß die Schlachtflotte die offene See möglichst mied und sich vorsichtig in geschützten Häfen hinter Minensperren sicherte. Wie richtig man handelte, zeigte die Neujahrsnacht auf 1915. Da bewegte sich ein britisches Linienschiffgeschwader bei Sturm unfern Plymouth, als eines derselben plötzlich einen Torpedoschuß erhielt und mit 546 Mann versank. Wieder handelte es sich um eine großartige U-Bootleistung, denn die Fahrt von Wilhelmshaven bis zum Tatorte beträgt 560 Seemeilen, gleich 140 deutschen Meilen; das Boot mußte die britische Minensperre und die Schiffspostenkette des Kanals durchbrechen und das Werk bei Nacht, hohem Seegange und aufgetaucht ausführen.

Rasch übertrugen die U-Boote ihre Tätigkeit auf feindliche Handelsschiffe und auf neutrale mit Bannware. Sie eröffneten damit ihr eigentlichstes Arbeitsgebiet. Bis Anfang Januar 1915 waren ihren furchtbaren Geschossen bereits 7 englische Kriegsschiffe mit 60 000 Tonnen Gehalt zum Opfer gefallen, und Holland berechnete, daß in einer Woche, vom 24. zum 31. Januar 1915, nicht weniger als 26 Handelsschiffe in englischen Gewässern vernichtet seien.

Die Steigerung der Tauchboottätigkeit hing mit ihrer steten Vervollkommnung zusammen. Sie wurden größer und bekamen bessere Motoren. Infolgedessen konnten sie weiter und schneller fahren. Ihre Angriffskraft wurde durch ausgedehntere und verstärkte Geschützbestückung gemehrt. Diese ermöglichte, auch in aufgetauchtem Zustande tatkräftig vorzugehen, selbst einen offenen Kampf auszufechten. Das Gefühl des Könnens hob natürlich den Wagemut und trieb die Boote in immer weitere Fernen. Die kleinen gefährlichen Gesellen umfuhren ganz England, gelangten Ende Januar in die irische See, um in diesem britischen Binnengewässer Schaden anzurichten, nach Süden steuerten sie bis tief in den Biscayischen Meerbusen und nordwärts sah der Mai sie hoch an Norwegens Küste, bei den Orkneys und Shetlandinseln. Die Engländer verstanden die Möglichkeit solcher Weitfahrten nicht. Sie witterten Verrat und ließen die Küsten Großbritanniens und Irlands von 150 Kriegsschiffen nach versteckten Schlupfwinkeln absuchen, natürlich vergebens. Wut und Ärger, eine gedrückte Stimmung griffen um sich. Echt englisch gab man sich seinen Zornesausbrüchen hin, beschimpfte die Deutschen und ihre Kriegführung auf jegliche Weise, sprach von U-Boot-Pest, gemeiner Seeräuberei und Unmenschlichkeit, wogegen das edle Britannien die Freiheit der Meere schützen müsse und deshalb auch zu außergewöhnlichen Abwehrmitteln, selbst zu sonst unerlaubten, greifen dürfe. Man löschte die Blinklichter, versetzte und veränderte sie, sperrte die Mün-

dungen von Flüssen und Häfen durch Minen, Drahtnetze, Batterien und umfangreichen Wachtdienst zu Wasser und am Strande, bestellte scheinbar harmlose Fischdampfer als Beobachter, womöglich auch als Bekämpfer des Feindes, fuhr unter falscher neutraler Flagge, bemalte die Schiffsrümpfe mit neutralen Farben und bewaffnete die Kauffahrer mit Geschützen. Namentlich letzteres wurde von der britischen Admiralität geboten, durchgeführt und in seiner Wirkung gesteigert durch bestimmte, rücksichtslose Überraschungs- und Vernichtungsvorschriften sowie hohe Belohnungsgelder. Die große Verkehrsstraße des Kanals wurde noch besonders gesichert. Mehrere seiner Häfen blieben dem Handel verschlossen und lediglich Transporten für Heereszwecke vorbehalten. Außerdem machte man ihn durch alle nur erdenklichen Vorkehrungen und Anlagen mit ungeheurem Kostenaufwande für den Feind möglichst unfahrbar. Die Minenfelder wurden ergänzt durch ausgespannte Stahlnetze und Trossen unter Wasser sowie ein ausgedehntes Bewachungswesen, das seine Vorposten und Fühler bis in die Nordsee schob. Schließlich lag um England ein Schutzgürtel massenhafter Wachtschiffe, die auf der Ostseite mehrere Staffeln bildeten bis auf 100 Seemeilen Entfernung. Zur weiteren Unterstützung dienten am Strande Scheinwerfer, Telegraphie, Funkspruch und stets zunehmende Flugzeuge.

Doch alle Anstrengungen entsprachen nicht den Erwartungen. Die Fracht- und Versicherungsgelder schnellten empor, mehrere Dampferlinien stellten ihre regelmäßigen Fahrten für einige Zeit ein. Mehrere Schiffsgesellschaften weigerten sich, gewisse Überseeladungen anzunehmen. Mannschaften, Dock- und andere Arbeiter streikten, Teuerung und nervöse Unruhe wuchsen. Als im ängstlich bewachten Kanal während des Februar drei Truppentransportdampfer untergingen, verweigerten Soldaten die Überfahrt; es blieb nur, diese nachts in größter Schnelligkeit mit allen Listen zu vollziehen. König Georg schämte sich nicht, ein Lazarettschiff unter dem Roten Kreuz zu benutzen. Alle Anzeichen der Ängstlichkeit hinderten aber keineswegs, nach außen das große Wort zu führen. Regierungsreden sowohl wie Zeitungen vernichteten tapfer die U-Boot-Pest und beruhigten die irre werdenden Gemüter.

Die Ungesetzlichkeiten und Gewalttätigkeiten Englands, sein offen genanntes Ziel der Aushungerung Deutschlands veranlaßten den deutschen Admiralstab, nach dem Muster der britischen Blockadeerklärung vom 3. November 1914, seinerseits am 4. Februar 1915 die Seegegenden um England herum als Kriegsgebiet zu bezeichnen, in welchen jedes angetroffene Schiff sich ohne weiteres der Zerstörung aussetze. Wäre diese verschärfte Kampfart durchgeführt, hätte England kaum standhalten können, aber die Neutralen, vor allem die Vereinigten Staaten Nordamerikas, mischten sich ein.

Die Vereinigten Staaten waren früher britenfeindlich gewesen, hatten sich aber immer mehr den Engländern genähert. Sie fühlten sich durch Sprache und Rasse verwandt, hatten beiderseits den Imperialismus ausgebildet, der sich in der Weise ausglich, daß England den Vereinigten Staaten auf der westlichen, diese England auf der östlichen Halbkugel freie Hand gaben, wozu sich noch andere Vereinbarungen, namentlich wohl über Japan, gesellten. England benutzte die Sachlage, um Stimmung für sich und gegen Deutschland zu erzeugen. Hinzu kamen wirtschaftliche Fragen, kam das Gewicht des Dollars. Der Krieg machte die Verbandsmächte, voran England, zu Massenabnehmern amerikanischer Waren und Lebensmittel. Ein Goldstrom ergoß sich von der alten zur neuen Welt. Diese verwandelte sich in eine große Waffenwerkstatt und bewirkte eine Wirtschaftsverbindung von einer zwischen Großmächten bisher nicht erreichten Tiefe und Ausdehnung. Beide Staaten wünschten dringend, ihren Riesenverkehr und ihren Milliardenumsatz nicht stören zu lassen, um so mehr als England der Hauptschuldner der Yankees wurde, und diesen daran liegen mußte, daß es nicht zu einem unsicheren Zahler herabsinke. Das beiderseitige Bedürfnis gipfelte sich in der Notwendigkeit eines britischen Sieges. Das Schicksal wollte, daß der derzeitige Präsident Wilson der gegebene Mann war, solche Bestrebungen durchzuführen; schlechterdings englandfreundlich, erwies er sich ebenso schlau wie hinterhaltig und brutal.

Die deutsche Sperrgebietserklärung wurde von einer amtlichen Darlegung begleitet. Deutschland ficht nicht nur für sich, sondern überhaupt gegen die erdrückende Übermacht Englands zur See, gegen den Marinismus und für die Freiheit der Meere. Wenn auch das Mittel zur Erreichung dieses hohen Zieles hart sein mochte, so war es doch notwendig. Die deutsche Diplomatie hat sich diesen starken moralischen und idealen Rückhalt entgehen lassen und erleichterte dadurch den Amerikanern ihr Verhalten. Ihre Regierung verlangte nicht mehr oder weniger als Einstellung des Tauchbootkrieges. Damit geriet die deutsche Politik in eine ungemein gepreßte Lage; sie wollte keinen Bruch mit den Vereinigten Staaten und doch auch den Tauchbootkrieg nicht aufgeben. Diese Schwierigkeit benutzte Wilson geschickt und rücksichtslos. Zustatten kam ihm ein Hauptereignis des Tauchbootkrieges, die Versenkung des englischen Cunnarddampfers „Lusitania" am 7. Mai 1915. Wie eigentlich alle Passagierdampfer, welche zwischen Amerika und England fuhren, war er, höchst unneutral, mit Kriegsgegenständen stark beladen. Man warnte deutscherseits vor der Benutzung des Schiffes, was aber eine Menge Amerikaner nicht hinderte, sich ihm anzuvertrauen. Unfern der irischen Küste traf ihn der Torpedo eines Tauchbootes, die Kriegsladung ging in die Luft, und in 20 Minuten sank der Stolz der bri-

tischen Handelsflotte mit 2160 Menschen, von denen nur zwei Drittel gerettet wurden.

Das Ereignis erzeugte in England einen Ausbruch ohnmächtiger Wut, während Wilson es geeignet fand, die weitesten Forderungen daraus abzuleiten, wie er angab, im Namen der Menschlichkeit und zum Schutze amerikanischer Bürger, in Wirklichkeit, um in Zukunft die Milliardenausfuhr vor solch unliebsamen Zwischenfällen zu sichern. Obwohl sich die Torpedierung durchaus im Rahmen des Tauchbootkrieges hielt, und es sich um einen mit Munition befrachteten feindlichen Dampfer handelte, wagte die deutsche Regierung unter dem Drucke eines gewaltigen Presselärms nicht zu widerstehen. Sie nahm die Anmaßlichkeiten Wilsons hin und ließ die Verhandlungen bis zum 10. Mai 1916 verschleppen. Wilson hat, wie er sich geschmackvoll auszudrücken beliebte, den deutschen Reichskanzler niedergeboxt. Dieser gestand zu, daß amerikanische Schiffe und englische Passagierdampfer ungehindert verkehren dürften, daß die Unterseeboote sich anderen Kauffahrern nur im aufgetauchten Zustande nähern und sie nicht ohne Warnung und Rettung von Menschenleben versenken sollten. Damit war der Hauptzweck der Sperre vereitelt, denn die Amerikaner konnten nun nach Herzenslust so viel Kriegsbedarf ausführen, als sie zu verladen vermochten, während die Unterseeboote, ihrer Hauptwaffe, der Heimlichkeit, beraubt, sich zu einem Verhalten genötigt sahen, das ihnen mit Vernichtung drohte, weil die Engländer ihre Schiffe bewaffneten, schossen, rammten und alle Trugmittel benutzten. Mitwirkend für die Nachgiebigkeit der deutschen Regierung war die Haltung Hollands und der nordischen Neutralen, die einerseits in starker wirtschaftlicher Abhängigkeit von England sich befanden, welche ein künstlicher Druck noch vermehrte, anderseits in der Tat durch den Tauchbootkrieg schwer geschädigt wurden.

Gesteigerte Verluste erfolgten. So wurden zwei U-Boote im März 1915 von britischen Zerstörern vernichtet. Eine Einbuße des deutschen Volkes bedeutete der Untergang von „U 29", dem neuen Boote, das Kapitänleutnant Weddigen mit „U 9" vertauscht hatte. Ende März erlag er mit der gesamten Besatzung englischer Hinterlist, augenscheinlich durch Flaggenbetrug. Die Admiralität vertuschte diesen wie andere ihr unangenehme Fälle. Einer gelangte aber doch in die Öffentlichkeit, und zwar durch die Anwesenheit neutraler Mannschaften. Am 19. August 1915 hielt „U 27" einen britischen Dampfer an unfern der Südküste Irlands. Als es dessen Besatzung in die Rettungsboote gehen ließ, nahte sich, durch das Schiff verdeckt, ein zweiter Dampfer. Er kam heran, scheinbar um die Schiffbrüchigen aufzunehmen, eröffnete aber plötzlich Geschütz- und Gewehrfeuer. Das still liegende Boot wurde getroffen und sank. Offiziere und Mannschaften sprangen ins Wasser, wurden aber

sämtlich erschossen. Der letzte, den die Todeskugel traf, war der Kommandant. Das Schiff, welches die Freveltat beging, war der britische Hilfskreuzer „Baralong". Sein Kapitän fand sich daheim umjubelt und reich belohnt.

Noch andere Tauchboothelden sind feindlicher Tücke und Gemeinheit geopfert. Nur das verschwiegene Meer vermöchte Kunde davon zu geben. Aber unbeschadet aller Gefahren, bewahrten sich die U-Bootleute ihren Unternehmungsgeist. Schon in den ersten drei Monaten vom 18. Februar bis 18. Mai 1915 verloren die Verbündeten durch sie 111 Schiffe mit fast 235 000 Tonnen Gehalt, und außerdem noch 83 Fischdampfer. Inzwischen hatten die Kreuzer und Hilfskreuzer 360 000 t versenkt. Letztere fielen allmählich ganz oder doch stark aus, die U-Boote blieben aber an der Arbeit und verminderten den feindlichen Schiffsraum trotz mannigfacher Beschränkungen mit unheimlicher Beharrlichkeit. Am Schluß des Jahres hatte man als Ergebnis des Tauchbootkrieges: Vernichtung englischer Kriegsschiffe und Handelsdampfer, Verminderung der englischen Schiffahrt, Lohn-, Fracht- und Versicherungserhöhungen, Streiks, Steigerung der Lebensmittelpreise, Verwirrung des ganzen britischen Handels und Erschütterung des Ansehens bei den Neutralen.

Im Jahre 1916 ging der Tauchbootkrieg weiter. Einen besonderen Erfolg errang ein wagemutiger Kommandant. Er legte in der scheinbar unzugänglichen Gegend der Westküste der Orkneys Minen, auf die am 5. Juni 1916 der Panzerkreuzer „Hamspire" lief, der den britischen Oberfeldherrn Lord Kitchener mit seinem Stabe beförderte. Der Kreuzer sank und riß den Lord mit in die Tiefe; nur etwa ein Dutzend Menschen von ihrer 1000 wurden geborgen. Das Ereignis wirkte auf England wie ein nationales Unglück.

Eine kühne Tat der Unterseebootleute folgte der anderen. So versenkten sie am 28. Juli 9 große Fischerfahrzeuge unmittelbar vor der Tynemündung. Es würde zu weit führen, auf sonstige Einzelheiten einzugehen. Wir bemerken nur, daß die gefährlichen kleinen Gesellen den Handel nach Liverpool lähmten, daß sie im Spätsommer 1916 an der Küste Irlands und im Eismeere die Waffentransporte unterbanden. Am 26. November zerstörte ein Tauchboot unfern Lissabon ein französisches Linienschiff mit gesamter Besatzung. Selbst im gewaltig geschützten Ärmelkanal versagte die Sicherheit, denn dort vernichteten Ende Oktober 3 Boote während weniger Tage 21 Schiffe von 28 000 t. Einen Monat später (21. November) konnte gemeldet werden, daß ein solches im Kanal 7 Handelsschiffe und 1 französisches Bewachungsfahrzeug zur Strecke brachte. Später 1917 erreichte man noch weit höhere Zahlen.

Alle Fernleistungen stellte ein Unterseehandelsboot in Schatten: „U-Deutschland", das, von Bremen kommend, am 9. Juli 1916 in Baltimore mit wert-

voller Ladung einlief. Es hatte eine Reise von 4000 Seemeilen hinter sich, hatte die britische Blockade durchbrochen und schien den Handel zwischen Amerika und Deutschland neu einleiten zu sollen. Am 2. August verschwand das Schiff wieder, um am 23. wohlbehalten in der Weser anzukommen. Dem Handelsschiffe folgte das Kriegsschiff. Den 8. Oktober landete das Tauchboot „U 53" im amerikanischen Hafen Newport (Rhode Island), um nach 2 Stunden wieder abzufahren und draußen auf dem freien Meere 6 englische Dampfer zu versenken. Das Boot hatte in 17 Tagen den Ozean überquert und war mit allem Nötigen derart versehen, daß es ohne fremde Unterstützung heimkehren konnte. Diese Dinge machten ungeheures Aufsehen, zumal in England, welches das Äußerste einsetzte, um den Verkehr Deutschlands und der Neuen Welt zu unterbinden.

Die immer wirksamer werdende Artillerie veranlaßte die U-Boote, auch aufgetaucht wie andere Kriegsschiffe zu handeln, sogar Küstenplätze zu beschießen. Das geschah z. B. bei Harrington an der britischen Westküste, bei Seaham an der Ostküste, südlich der Tynemündung, bei Bayonne in Frankreich, bei Catanzaro in Calabrien und vor allem bei Funchal auf Madeira. Im Hafen dieses Ortes versenkte ein Tauchboot drei Schiffe, darunter 1 französisches Kanonenboot. Nach der Torpedierung beschoß es 2 Stunden lang die Stadt. — Auch Kämpfe zwischen Tauchbooten und Flugzeugen und solche von Tauchbooten gegeneinander mehrten sich jetzt. Ein deutsches vernichtete drei feindliche. Gern arbeiteten sie zu zweien, um größere Sicherheit für die Durchführung ihrer Unternehmungen und für sich selbst zu haben.

Trotz aller Listen und Gewalttaten, denen die U-Boot-Leute seitens der Engländer ausgesetzt waren, und trotz der Roheit, mit der sie zeitweise als Gefangene behandelt wurden, bewahrten sie sich weitgehende Menschlichkeit. Gar oft schleppten sie die Boote der Besatzung versenkter Schiffe in die Nähe der Küste oder überlieferten sie Neutralen, unter Umständen nahmen sie selbst Schiffbrüchige an Bord.

Unter den Gefahren für Tauchboote ist neben den feindlichen Abwehrmaßregeln, Untiefen, Maschinenbruch, Störung der Luftbereitung und vielem anderen besonders der Nebel zu nennen, der namentlich im November und Dezember ihre Tätigkeit sehr erschwerte. So fuhr sich am Abend des 4. November 1916 das Boot „U 20" im Nebel an der westjütischen Küste fest. Alle Abschleppungsversuche blieben erfolglos. Schließlich mußte es gesprengt werden, nachdem deutsche Torpedoboote seine Besatzung geborgen hatten.

Einen großen Übelstand bildete die Einkeilung des Tauchbootrückhaltes in die deutsche Bucht. Hier war es die deutsche Hochseeflotte, welche sie schützte und eine etwaige Absperrung durch starke britische Streitkräfte verhinderte. Deshalb erwies sich natürlich die Besetzung der flandrischen Küste von größter

Wichtigkeit, weil sie dem U-Bootkriege eine neue, freiere Grundlage verschaffte. Zwar fehlten zunächst ein gesicherter Hafen und jede Marineanlage. Diese mußten erst mühevoll geschaffen werden, was auch bei Brügge und Zeebrügge in umfassender Weise geschah. Immerhin verging hiermit Zeit, so daß das neu gewonnene Gebiet erst nach und nach in Tätigkeit treten konnte, dann freilich in bedeutendem Umfange.

Natürlich durfte der Feind die Fortschritte der deutschen Tauchbootwaffe möglichst nur durch ihre Wirkung, nicht aber aus eigener Anschauung, nicht ihre innere Einrichtung kennenlernen. Um dies zu verhindern, sprengte die Besatzung gewöhnlich in höchster Not ihr Fahrzeug.

Man muß sich nun nicht denken, daß jeder Kommandant auf gut Glück ins Meer steuerte. Er erhielt bestimmte Aufträge, ein bestimmtes Gebiet überwiesen, damit nicht ein Boot das andere beeinträchtige und wichtige Strecken unbeobachtet blieben. Als Ganzes vollzog sich also der U-Bootkrieg in geordneter Form nach wohl überlegten Plänen der Oberleitung.

Wie furchtbar die Verluste Englands und der Neutralen durch Tauchboote waren, trotz der namentlich von Mai bis August 1916 geübten Zurückhaltung, erhellt aus der Tatsache, daß im Jahre 1916 mehr als 2 600 000 Brutto-Registertonnen versenkt wurden, zu denen sich im Januar 1917 noch fast 440000 t gesellten. Die Berner Transport-Versicherungs-Gesellschaft berechnet, daß vom Anfange des Krieges bis zum 31. September 1916 insgesamt 2 024 Handelsschiffe mit fast 3 700 000 t durch Torpedierung und Minen untergingen. Seit Oktober 1916 stieg die monatliche Zunahme der Versenkungen auf 11 000 t. Nach amtlich deutscher Berechnung betrug die Strecke von Kriegsbeginn bis 31. Dezember 1916 durch kriegerische Maßnahmen der Mittelmächte 4 000 000 t feindlichen Schiffraums, darunter mehr als 3 000 000 englische, d. h. 15% der britischen Gesamttonnage. Während des gleichen Zeitraums hatten die Neutralen eine Einbuße von 401 Schiffen mit 537 000 t. Norwegen allein gab seinen Ausfall an auf 234 Dampfer mit 406 000 t. Die Verbesserungen der Tauchbootwaffe und die Möglichkeit längeren Ausbleibens steigerten die Ergebnisse einzelner Boote ins Ungeheuerliche. Im November 1916 zerstörte Oberleutnant Steinbrinck auf einer einzigen Fahrt 22 Schiffe mit 14 400 t. Ende Januar kehrte ein Tauchboot zurück, das 21 Fahrzeuge mit rund 30 000 t auf den Grund des Ozeans befördert hatte. Ein anderes vernichtete einen englischen Zerstörer und 17 Schiffe mit über 18000 t. Ein drittes Boot erledigte vom 12. bis 22. Januar 13 Fahrzeuge usw. Am 6. Dezember fielen den U-Booten nicht weniger als 38 feindliche Schiffe zum Opfer. Während der schlechtesten Jahreszeit, November und Dezember, konnte ein Tauchboot 55 Tage unterwegs bleiben, was bei den Anforderungen und Raumverhältnissen eine großartige Leistung

bedeutet. — Die französische Handelsbilanz gelangte im Januar 1917 noch nicht auf ein Fünftel gegen die des Vorjahrs.

Verglichen mit den deutschen Erfolgen, erwiesen sich die der englische Tauchboote schwach. Es beruhte dies sowohl auf der minderen Güte des Schiffs, auf geringerer Schulung, dem schwächeren Wagemut von Führer und Besatzung, als auch auf den Umständen, die für sie ungünstig waren, weil die Deutschen keinen oder doch nur noch Handel in der Ostsee trieben. Ihre Hauptwirkung gehörte denn auch der Ostsee an. In der Nordsee leisteten sie verhältnismäßig wenig, obwohl sich einige dort seit Anfang des Krieges herumtrieben oder auf der Lauer lagen. Torpedierungen gelangen ihnen selten, dafür aber konnten sie unbequem werden durch Übermittlung von Nachrichten mittels Funkspruch an die Heimat. Zum Opfer fielen ihnen der älteste Kleine Kreuzer „Hela" und einige Torpedoboote, einige größere Schiffe wurden angeschossen. Immerhin steigerte sich die britischen U-Bootstätigkeit seit dem Herbst 1916. Am 9. April 1917 wurde durch sie ein deutsches Torpedoboot vor der flandrischen Küste versenkt und ein zweites beschossen.

Der Tauchbootkrieg im Sperrgebiet.

Am 31. Januar schüttelte die deutsche Regierung endlich das Joch der lähmenden amerikanischen Kriegsbedingungen ab und tat, was das deutsche Volk sehnsüchtig erwartete, das Ausland ihr aber nicht zugetraut hatte: Sie verkündete den verschärften Unterseebootkrieg. Er galt für ein Seegebiet mit England in der Mitte, was aber bis in die Nähe der norwegischen, der spanischen Küste und bis weit in den Ozean reichte. Im Süden befand sich eine zweite Zone: das Mittelmeer mit Ausnahme der spanischen Gewässer und der südfranzösischen Stadt Cette, welche hauptsächlich auf Wunsch der Schweiz für den Handel frei blieb. Vom 1. Februar sollte in beiden Sperrgebieten jedem Seeverkehr ohne weiteres mit allen Waffen entgegengetreten werden, doch wurde für die auf dem Ozean fahrenden Schiffe eine Schonzeit bis zur Nacht des 12. auf den 13. Februar gegeben. Die amerikanischen Passagierdampfer durften unter besonderen Vorschriften weiterverkehren. Um den holländischen Bedürfnissen zu genügen, erlaubte man in gleicher Weise die Fahrt nach England, und im Mittelmeere ließ man eine Straße nach Griechenland offen.

Die Vierverbandspresse beantwortete die Sperrgebietserklärung mit Wutgeheul, Schmähungen und Verdächtigungen. Sie erwartete alles von der Haltung Amerikas, mit dem der Krieg gegen Deutschland als unvermeidlich bezeichnet wurde. In der Tat ließ das Verhalten des Präsidenten Wilson das Beste erhoffen. Er erhob Einspruch gegen das verschärfte Verfahren und brach brüsk die diplomatischen Beziehungen mit Deutschland ab, freilich

noch nicht mit Österreich-Ungarn. Augenscheinlich wollte er bluffen. Nach den bisherigen Erfahrungen glaubte er durch rücksichtsloses Auftreten die Deutschen einzuschüchtern. Durch den Schweizer Gesandten begann er Verhandlungen mit Deutschland, die neutralen Staaten forderte er auf, sich dem Vorgehen Amerikas anzuschließen und ihre Gesandten abzuberufen. Er erfuhr nur Ablehnungen. Freilich bedeutete die Sperre für die europäischen Neutralen einen gewaltigen Eingriff in ihr Wirtschaftsleben; namentlich mit Holland und Dänemark kam es zu Auseinandersetzungen, aber einen Bruch mit Deutschland wagten beide denn doch nicht, um so weniger, als es möglichst auf ihre Wünsche, besonders durch Kohlenlieferungen, einging.

Das alles traf Wilson unvorbereitet, denn seine innere Absicht ging nicht auf Krieg, aber ihm saßen die Krallen der Hochfinanz und der britischen Parteinahme im Nacken, die ihn vorwärts rissen. Trotzdem schreckte er noch vor dem Äußersten zurück und legte sich aufs Abwarten. Damit geriet er in eine unsichere Haltung, die ihn zu allerlei Maßnahmen für den Krieg veranlaßte, ihn mithin vorbereitete, die Verantwortung aber sollte der Kongreß übernehmen. Diese Zeit benutzte England, um durch die Presse und unermüdliche Machenschaften das Volk in die nötige Kriegsstimmung zu versetzen. Dennoch behauptete sich daneben zähe der Friedenswunsch, so daß zwischen den Vertretern beider Ansichten erbitterte Erörterungen stattfanden.

Unterdessen hatte der verschärfte Tauchbootkrieg eingesetzt und sich weiter entwickelt. Die Ziele desselben bestanden hauptsächlich in einer möglichst starken Absperrung Englands von Zufuhr. Zu diesem Zwecke arbeiteten die Deutschen in allen britischen Gewässern, namentlich auf den großen Handelswegen nach der irischen See, im Kanal und in der Nordsee. Ferner galt es, den Kriegsbedarf von Rußland und Mazedonien fernzuhalten; deshalb wurden Eismeer und Mittelmeer als Kriegsgebiete bezeichnet.

Ende Mai erklärte der Abgeordnete Hesse der französischen Kammer, daß die deutschen U-Boote in den Gewässern von La Rochelle, bei Jole usw. in der Reichweite der Küstenforts französische Schiffe vernichteten, ja daß ein solches Boot bis tief in die Gironde eingefahren sei. Der französische Küstenschutz versage.

Ein besonders günstiges Beutefeld blieb nach wie vor das Mittelmeer. Selbst im Hafen von Alexandrien und in dem Zugange der Straße von Gibraltar trieben sie ihr Wesen. Am 21. April beschoß ein Unterseeboot die für Erzverschiffung aus Nordafrika wichtige Hafenanlage bei Gouraya, westlich von Algier, zerstörte eine Ladebrücke und beschädigte eine zweite. Noch dreister war eine Tat vom 11. April. Da lief ein Boot untergetaucht in den italienisch-tripolitanischen Hafen von Zuara (Soara) ein, sprengte durch Torpedoschuß einen bewaffneten Munitionsdampfer, warf dann 40 Gra-

naten in die weiter östlich liegende Stadt Home und zog sich unter dem Feuer der feindlichen Batterien zurück.

Ungefähr zur selben Zeit lieferte ein deutsches U-Boot aufgetaucht bewaffneten französischen Fischdampfern ein Gefecht, wobei diese hinter spanischen Fahrzeugen Schutz suchten, die ebenfalls Schaden litten. Unfern Denia bestand ein Tauchboot einen mehr als einstündigen Kampf mit einem großen bewaffneten englischen Dampfer, wobei über 200 Kanonenschüsse gewechselt wurden.

Unermüdlich steuerten die Tauchbootleute ins Weite oder erlauerten angespannt ihre Beute, einzig allein auf sich angewiesen in der Wasserwüste, stets bedroht mit Untergang. Ein unglücklicher Zufall, das Platzen eines Rohres, der Bruch einer Schraube konnten ihnen zum Verhängnis werden. Dabei erforderte der Dienst die größte Hingabe, Entsagung und Körperkraft. Viel Ungemach und Gefahren bereitete namentlich der harte Winter durch Sturm, Schneetreiben, Nebel und Kälte. Der Frost umgab einen großen Teil der englischen und namentlich der schottischen Küste mit Treibeis und Eisschollen, selbst im Kanal schwammen massenhaft Eisschollen, die den empfindlichen Tauchbooten mit Verderben drohten. Einige Boote haben derartig im Eise gesteckt, daß sie kaum noch hoffen durften, wieder hinauszukommen; sie waren mitunter so von Eis überzogen, daß sie sich nur noch mühsam fortbewegten. Die furchtbare Kälte und die rauhen Winde wirkten besonders unangenehm, weil man mit der elektrischen Heizung sparen mußte, und weil bei den engen Raumverhältnissen und der Nahrungsmittelknappheit das Essenkochen sich oft nur mangelhaft handhaben ließ. Dies und die starken Bewegungen des Bootes verursachten allerlei Magenstörungen und Appetitlosigkeit, so daß mancher brave Mann fast nichts aß oder doch nur, was er sich an Schokolade, Konserven u. dgl. mitgenommen hatte. Schlaf findet die Besatzung während der Fahrt nur wenig, jeder legt sich in dem engen Mannschaftsraume oder einem Winkel hin, wo er gerade ein Plätzchen findet, selbst die Kabine des Kommandanten ist eng und wird noch für allerlei andere Dinge benutzt. Dabei stets Getöse der Maschinen u. a. Wegen der Abnutzung und des vielen Öls tragen die Leute auf See keine Uniform, sondern wollene Jacken, die Matrosen blaue, die Offiziere weiße. Eine weite Tauchbootfahrt bedeutet ein stilles Heldentum, noch gesteigert in Wintersnacht. Erst mit dem Mai hörte die lange Kältezeit auf, mildere Lüfte begannen zu wehen, klareres Wetter und lange Tage den U-Booten ihre Tätigkeit zu erleichtern.

Ungeheure Werte gingen durch Versenkungen verloren, denn die kostbaren Schiffe führten zuweilen sehr kostbare Ladungen, außerdem Kriegsvorräte und Truppen. Ein Dampfer z. B. hatte mit Ladung einen Wert von über 30 Millionen Mark. Zwei U-Boote versenkten 8000 t Granaten,

d. h. eine halbe Million Stück. Die Minderung des Schiffsraums und Ausschließung des neutralen Handels gelang in hohem Maße. Der Ausfall an Verbandschiffen wuchs, zumal der britischen, wogegen der der Neutralen abnahm, ein Beweis, daß diese das gefährliche Sperrgebiet mehr und mehr mieden. Der Verkehr nach und von England sank rasch auf $^1/_4$ oder $^1/_3$. Die Einbuße der Zufuhrmenge belief sich auf $^1/_4$, und schon das war mehr, als England ertragen konnte. Die französische Handelsbilanz, welche bereits im Januar auf $^1/_5$ herabgekommen war, bewegte sich weiter abwärts.

Die Wirkung des Tauchbootkrieges war furchtbar. Der deutsche Admiralstab vermochte Strecken bis über 37 000, 52 000, 64 500, 116 000 t mit unheimlicher Schnelle zu verzeichnen. Die Februarbeute betrug 368 Schiffe mit 781 000 t, das waren 342 000 t mehr, als im Januar. Das Märzergebnis stieg auf 450 Handelsschiffe mit 885 000 t. Man hatte also für die ersten Monate 1 700 000 t, von denen mindestens 1 Million England gehörten. Der Erfolg des April übertraf alle bisherigen mit mehr als 1 091 000 t; im Mai sank er zwar auf 869 000, schnellte im Juni aber wieder über 1 Million empor, das macht in fünf Monaten 4 655 000 Brutto-Registertonnen. Ein einzelner Tauchbootkommandant konnte 300 000 t auf den Meeresgrund befördern. Nach Abzug des immer wachsenden militärischen Bedarfs an Schiffen besaß England den 1. Februar nur noch etwas über 7 Millionen Tonnen. Es verlor mithin in 60 Tagen des uneingeschränkten U-Bootkrieges mehr als ein Siebentel. Man hat den Ertrag allein der Märzbeute auf 1 Milliarde Mark geschätzt. Anfang Mai 1917 berechnete der Fachmann Richard White den Schaden, welchen die Deutschen der Weltschiffahrt zugefügt hätten, auf 12 Milliarden. Da nun der größte Teil der Versicherungsprämien von britischen Gesellschaften bzw. von der britischen Regierung gezahlt wird, so geht man kaum fehl, wenn man die tägliche Einbuße an englischem Nationalvermögen auf annähernd 30 Millionen Mark veranschlagt, die zu den im März auf 145 Millionen Mark angewachsenen täglichen Kriegskosten noch hinzuzurechnen sind. Solche Ausgaben erträgt auf die Dauer selbst der reichste Staat der Welt nicht. Ungemein litten auch die Fischerflotten der Verbandsmächte teils durch Versenkungen, teils durch Inanspruchnahme für kriegerische Zwecke. An einem Abend des Mai waren 7 Fischerboote des irischen Baltimore durch ein deutsches Tauchboot vernichtet.

Am 2. Mai legte der Abgeordnete Tissier in der französischen Kammer dar, daß bis Ende 1916 nicht weniger als 3,5 Millionen Tonnen Schiffsraum versenkt wurden, und für 1917 auf den Verlust von 6 Millionen zu rechnen sei, voraussichtlich noch stark darüber. Die U-Boote erwiesen sich als ein militärisches Werkzeug von wunderbarer Kraft. Kapitän Bellaw nannte den Kampf Englands gegen sie: ein Wettrennen mit dem Tode.

Natürlich vermochten die Tauchboote nicht die ganze ungeheuere Ausdehnung des Sperrgebietes abzuſchließen, ſondern nur teilweiſe zu wirken und im Ganzen zu ſchrecken. Dabei kam England die Schmalheit des Kanals zuſtatten, der ſtete Verbindung mit Frankreich und in weiterer Linie mit dem neutralen Spanien ermöglichte. Barcelona geſtaltete ſich zu einem Hauptſtapelplatze der Zufuhr.

Die Neutralen, welche ſich dem Sperrgebiet fernhielten, traf kein Verluſt. Wenn ſie alſo Schiffe und Waren einbüßten, ſo trugen ſie ſelber die Schuld, ſofern ſie nicht von England zum Fahren gezwungen wurden. Eine Zeitlang ſchienen ſich die Neutralen in die neuen Verhältniſſe einzuleben, durch Furcht gebannt. Mehrere Regierungen gaben Ausfuhrverbote, wie die holländiſche und die däniſche. Vom 8.—14. April verließ kein tiefer gehendes Fahrzeug den Hafen von Rotterdam. Aber die Rieſengewinne, die Lockungen und Zwangsmaßregeln Englands trieben manchen Neutralen doch immer wieder aufs Meer, ſo daß der gefährliche Verkehr bisweilen einen nicht unbedeutenden Umfang annahm und naturgemäß auch große Schädigungen brachte. Am meiſten litt Norwegen, bei dem Gewinnſucht, Englandfreundſchaft und brachliegende Handelsflotte zuſammenwirkten. Letztere ſank vom Neujahr bis 1. April 1917 um 149 Schiffe mit 233 000 t, bis 25. Mai verzeichnete man 240 Fahrzeuge mit 356 000 t. Die Geſamtverluſte Norwegens zu dieſer Zeit ſind auf 740 000 t berechnet worden. Selbſt nach Reuter waren ſeit Anfang des Krieges bis April 1917 600 000 t verſenkt. Dazu kamen im April noch über 70 Schiffe. Seinen größten Wochenverluſt hatte Norwegen in der zweiten Hälfte des April. Die norwegiſche Kriegsverſicherung wies am 28. April einen Fehlbetrag von 118 Millionen Kronen auf, den die Reeder decken mußten. Das Geſchäft war mithin nicht nur gefahrvoll, ſondern ging überdies noch ſchlecht. National Tidende meinte, wenn das ſo fortdauere, ſei die norwegiſche Flotte für Auslandfahrten in $1^1/_2$ Jahren vernichtet. Kein Wunder, wenn ſich die Stimmen im Lande mehrten, daß der ungeheure Verluſt auch die volle Ausnutzung der zu erwartenden günſtigen Lage nach dem Friedensſchluſſe unmöglich machen müſſe. Unter den Leidtragenden befanden ſich dann auch die Holländer. Sie ließen u. a. am 24. Februar 7 Dampfer mit nur bedingter Sicherheit von England auslaufen, die von einem Tauchboote abgefaßt wurden, das keine Nachricht von der Vergünſtigung erhalten hatte. Jedenfalls vermehrte ſich die Zufuhr namentlich norwegiſcher, däniſcher und amerikaniſcher Schiffe im April derartig, daß Lord Beresford am 30. April etwas übertrieben äußern konnte: Die letzte Wochenliſte der Verſenkungen ſei erſchreckend, in Wirklichkeit werde England jetzt von der neutralen Schiffahrt ernährt. Sachgemäß verlor dieſe im Februar: 137 000 t, im März 196 000 t, im April 269 000 t.

Die schwere Schädigung des Handels samt der Gefahr für Menschen und Ladung führten natürlich zu allerlei Zerwürfnissen der Neutralen mit der deutschen Regierung, die durch Hetzereien und Gelder Englands möglichst gesteigert wurden. Dies suchte die Neutralen mit den äußersten Mitteln gegen die „Seeräuberei" der Tauchboote in Bewegung zu bringen und hatte Erfolg: Amerika, Brasilien, Guatemala, Bolivien, zeitweise China, selbst Siam u. a. benutzten den U-Bootkrieg, um mit Deutschland zu brechen. Norwegen erhob Einwände und machte Schwierigkeiten, z. B. in der Fischereifrage, besonders Spanien wurde eine Zeitlang unsicher durch seinen anfangs neutralen, aber auffallenderweise immer verbandsfreundlicher werdenden Ministerpräsidenten Romanones. Aber der König war nicht erkauft und hielt die Politik seines Landes in der bisherigen Richtung. Deutscherseits kam man den Beschwerden und Wünschen möglichst entgegen. Man beruhigte Spanien durch Zugeständnisse und bewilligte solche auch den nordischen Reichen. Immerhin blieb es schwankend. Für den 1. Mai wurde allen neutralen Schiffen ein ungefährdetes Auslaufen nach den Heimathäfen gestattet. Infolgedessen gelangten am 2. Mai 15 Schiffe nach Holland, welche England seit Ende Januar zurückgehalten hatte. Da aber die englische Regierung vielen Schiffen die Reise unmöglich machte, gab die deutsche Seekriegsleitung Befehl, daß den neutralen in England liegenden Schiffen am 1. Juli nochmals freie Durchfahrt durch das Sperrgebiet um England gewährt werde, falls sie bestimmte Abzeichen führten und gewisse Wege einhielten. Auch sonst erwiesen sich die Deutschen in vielen Hinsichten zugänglich.

Obwohl z. B. ein Tauchboot bis zu 55 Tagen, also fast 2 Monate lang, unterwegs gewesen ist, will der Gegner immer noch nicht an die Höhe solcher Leistungen glauben und vermutet deshalb heimliche Rückhalte. Früher verlegte er solche an entlegene Küstenschlupfwinkel, seit Erbauung von raumfassenden Handelstauchbooten denkt er mehr an deren Unterstützung, und zwar derartig, daß sie voll mit allem Nötigen ausgestattet seien, die Tauchboote auf offenem Meere treffen und dort unbemerkt versorgen.

Eine Hauptsache war und blieb die stets deutlicher werdende Wirkung des Tauchbootkrieges, zumal für England. Der Tonnenmangel wuchs, die neutralen Schiffe kamen seltener. Die Reeder weigerten sich, die Gefahr der Schiffsverluste zu tragen, die Versicherungen nahmen keine Fahrten mehr an oder forderten ungeheure Summen, die Regierungen verboten das Auslaufen von Schiffen, es mangelte an Matrosen, oder die Besatzungen streikten. So begannen die Ozeane und besonders die Nordsee stark zu veröden.

Der Frachtsatz erreichte seine bedeutendste Höhe am 19. April in London, wo ein Dampfer für eine Auslandreise 500 sh die Tonne erzielte, die vor dem

Kriege ungefähr 50 sh betragen hatte. Die Bewegung ging rasch weiter, so daß die englischen Versicherungsgesellschaften am 1. Mai die Prämien auf 100% erhöhten. Es erübrigte nur, daß die britische Regierung alle Seegefahr auf eigene Rechnung übernahm, auch die für Neutrale, was natürlich deren Unternehmungsgeist stärkte.

Seeleute vermochte man nur noch unter größten Schwierigkeiten aufzutreiben, und wenn sie sich anwerben ließen, so verlangten sie ein kleines Vermögen für jede Fahrt. Da die guten Matrosen in der Front standen oder in der Kriegsmarine dienen mußten, so behalf man sich mit älteren Männern und zog Inder, Chinesen u. dgl. heran. Als auch dies nicht genügte, wurde zu Kindern und Jugendlichen von $12^1/_2$—16 Jahren gegriffen, um sie als Matrosen und sonstwie auf Handelsschiffen zu beschäftigen. Nach Aussage eines holländischen Kapitäns waren im April deren etwa 90 000 in solcher Weise tätig. Nun aber verminderte sich ununterbrochen der Schiffsraum, während die Besatzungen durchweg gerettet wurden. Als Folge ergab sich im Juni 1917, daß viele Matrosen keine Beschäftigung mehr fanden. Von Regelmäßigkeit des Verkehrs konnte nicht die Rede sein. Für die Reise über den Kanal brauchte ein Schweizer im April 1917 statt einiger Stunden volle 6 Tage. Der Überfahrtpreis stieg ins Ungemessene. Die Warenmengen stauten sich in den Häfen.

Vergeblich betrieb man den Neubau von Schiffen mit aller Kraft; dieser befriedigte so wenig, daß die Werften Zehntausende ihrer Arbeiter aus dem Heere zurückverlangten. Als Ersatz suchte England den Handel der Neutralen durch große Gewinne aufrecht zu halten oder gewaltsam in britischen Dienst zu pressen, die Einfuhr in neutrale Länder zu erschweren und solche nach Deutschland durch höchst gesteigerte Übergriffe ganz zu verhindern. Am 5. April 1917 teilte das Schiffskontrollamt im Unterhause mit, daß es bereits 1000 Schiffe eingezogen habe, und zwar aus dem Verkehr der ganzen Welt, die für die nahen englischen Gewässer benutzt würden. Die Tonnagefrage werde immer ernster, die Regierung habe sogar die Schiffahrtsmöglichkeiten der überseeischen Gebiete beschränken müssen. So leitete England die Frachten der Neutralen nach einem seiner Häfen und hielt sie dort fest, bis deren Handel, zumal Hollands Getreide- und Lebensmittelzufuhr zum Stillstande gelangte. Es maßte sich überhaupt an, den gesamten Verkehr der Neutralen zu überwachen und durch strengste Handhabung der Blokade zu bestimmen. Dies wurde durch die Haltung Amerikas erleichtert, weil sich dort die Ladung der Schiffe schon bei der Abfahrt beaufsichtigen ließ. Alles lief mehr und mehr auf Rationierung und Aushungerung, auch der Neutralen, hinaus. Am 3. Mai erweiterte die britische Admiralität ihr Sperrgebiet bis an die dänischen und niederländischen Hoheitsgewässer und im

Norden bis zum 56. Grad nördlicher Breite; im Juli erfolgte eine noch stärkere Einschnürung.

Auf jegliche Weise wurden die Abwehrmittel ausgestaltet. Tausende von leichten Kriegs-, bewaffneten Handels- und Fischdampfern suchten unermüdlich das Meer ab, unterstützt von Fliegern und Strandbeobachtern. Möglichst alle Kauffahrer erhielten Geschütze, oft schwere, und ausgebildete Artilleristen. Auf der Fahrt zog man sie gruppenweise zusammen und ließ sie von leichten Kriegsschiffen begleiten, selbst Einzelschiffe und große Kriegsschiffe fuhren meistens nur noch unter dem Schutze von Torpedobooten. Man erschwerte dadurch den Tauchbooten ihre Tätigkeit, schwächte aber zugleich die Schlagfertigkeit der eigenen Hauptflotte und vermochte für eine Sicherheit durch Geleit doch nicht zu bürgen. Die kühnen Tauchbootführer schossen Kauffahrer mitten aus dem Zuge heraus, oder bei Annäherung der gefürchteten Unheilbringer nahmen sowohl Handels- wie Kriegsschiffe reißaus, wie z. B. in der Nähe von La Rochelle, wo der Angreifer infolgedessen von 15 Schiffen eines gefahrlos vernichten konnte. Das Schlachtschiff „Danton" wurde von einem Torpedoboote gesichert, und doch erlag es einem tödlichen Tauchbootschusse. Ein anderer Trick bestand darin, die Handelswege möglichst oft zu verlegen, doch die unermüdlichen Widersacher ermittelten sie stets wieder, und die an sich schon minderwertige Schiffahrt sah sich noch mehr belästigt und erschwert. Trotz aller Beteuerungen und großen Worte der leitenden Staatsmänner und der Presse gibt es kein wirksames Abwehrmittel.

Selbst die Versicherung, die von leitender Stelle dem englischen Parlamente gegeben wurde, daß die Geleitfahrten den großen Vorteil brächten, die Tauchboote unter Wasser zu halten und dadurch zu nötigen, ihren geringen Vorrat an Torpedos rasch zu verbrauchen, hat in der Tat wenig Wirkung gehabt, da täglich Schiffe aus diesen Geleitzügen heraus vernichtet werden.

Mit besonderer Ruchlosigkeit sind zwei Maßnahmen ausgebaut, bei denen man selber geradezu verbrecherisch handelte und doch Veranlassung nahm, die Deutschen als Barbaren zu beschuldigen: Es geschah durch Befrachtung von Personendampfern mit Munition, die je nach Bedarf als ersteres oder als Munitionsschiffe ausgegeben wurden und das Leben der Reisenden schwersten Gefahren aussetzten. Als zweites Mittel verwendete man Lazarettschiffe oder scheinbare Lazarettschiffe für Kriegstransporte aller Art. Überquerte doch selbst der König von England den Kanal auf einem solchen Lazarettscheinschiffe. Es war nur recht und billig, daß die Deutschen diesen Mißbrauch der gewöhnlichsten Regeln von Anstand und Völkerrecht schließlich nicht mehr anerkannten und die Passagierdampfer ganz, die Lazarettschiffe im Kanal ebenfalls als feindliche Schiffe betrachteten, letztere nach voraufgegangener Anzeige durch die Regierung. Dies veranlaßte die Eng-

länder wieder, die offene Stadt Freiburg schwer mit Fliegerbomben zu belegen unter dem Vorwande, es geschähe als Vergeltung für die Torpedierung eines versenkten zweifelhaften Lazarettschiffes, während die Franzosen kriegsgefangene deutsche Offiziere auf die sogenannten Lazarettschiffe setzten, um sie dadurch zu schützen.

Eine höchst gefährliche Waffe besaßen die zur Jagd bestimmten leichten Kriegsschiffe in Wasserbomben, die sie von oben auf das U-Boot warfen und es vernichten konnten, wenn sie richtig trafen. Natürlich suchte der Verfolgte dieser Gefahr durch Tieftauchen und Kursänderung zu entgehen, weil er dann dem Verfolger außer Sicht gelangte. Zum Auffinden der U-Boote benutzte man immer mehr Luftschiffe und Flugzeuge, selbst Luftschiffe, welche ein Flugzeug unter sich tragen, dessen Propeller das Doppelgespann vorwärts bewegt. — Außer den Mitteln, die man in Tätigkeit brachte, wurden alle nur denkbaren Versuche gemacht, u. a. amerikanischerseits solche mit elektrischen Wellen, welche die Torpedos ablenken sollen u. dgl.

Trotz dieser feindlichen Anstrengungen blieben die Verluste deutscherseits gering. Sie betrugen in den ersten beiden Monaten der Seesperre nur 6 U-Boote, die durch Neubauten mehrfach übertroffen wurden und im Verhältnis zur Gesamtzahl überhaupt nicht in Betracht kamen.

Fieberhaft steigerte man in England die Vermehrung von Schiffen, litt hierbei aber an geschulten Arbeitskräften. Schließlich sollten die Vereinigten Staaten helfen, sowohl durch Herstellung Tausender von Holzschiffen, wie von 1000 U-Bootszerstörern, je 100 im Monat. Doch alles waren Bluffs und Träume; bevor sie sich erfüllen können, muß sich Englands Schicksal entschieden haben. Der „Manchester Guardian" äußerte Anfang Mai, möglicherweise sei kein Kraut gegen den Tauchbootkrieg gewachsen, die anerkannte Rechtgläubigkeit über Seemacht sei dann nachzuprüfen.

Die Wirkung der U-Boote trat auf kriegerischem und wirtschaftlichem Gebiete in die Erscheinung. Dort erfolgte eine namhafte Schwächung der Hauptflotte, denn es hieß, ihre Torpedoboote und Kleinen Kreuzer zum größten Teile für die U-Bootjagd und eine Menge Mannschaften, zumal Kanoniere, für die Bestückung der Handelsschiffe abzugeben. Eine bedeutende Anzahl von Schiffen mit Schießbedarf und Truppen ging zugrunde, besonders im Mittelländischen und Eismeere. Die Unternehmungen Sarrails in Mazedonien wurden wesentlich durch Munitionsmangel beeinflußt und ebenso die Kämpfe der Russen, seitdem Archangelsk stark abgeschnürt lag. Doch auch im oder beim Kanal und sonst versank manche Sendung, so daß Ludendorf eine Abnahme der feindlichen Geschütztätigkeit berichten konnte. Zur Sicherung der Transporte der Flandernschlacht mußten 3000 Schiffe mit etwa 6000 Kanonen ausgestattet werden, die damit dem Lande verlorengingen. Hinzu kam

die mittelbare Wirkung, daß man die Reisen aus Furcht beschränkte oder unterließ. An der französischen Front gefangene Russen haben ausgesagt, daß weitere russische Truppenverschiffungen geplant und bereitgestellt gewesen seien, aber wegen der Tauchbootgefahr zurückgehalten werden mußten. Diese veranlaßte auch, daß England die Fahrten der verdächtigen Lazarettschiffe durch den Kanal einstellte und sich zur Anlage einer großen Anzahl Hospitäler hinter der Front entschloß. Sämtliche Ärzte bis 41 Jahre sollten zum Sanitätsdienste bei der Truppe eingezogen werden. Besonders schwer litt auch die Admiralität, welche der Schwierigkeiten nicht Herr zu werden vermochte. Nach dem „Daily Mail" sank sie zu einer Behörde für die Verwendung des Schiffsmaterials herab, der kaum noch Zeit für Fragen der allgemeinen Seekriegführung blieb. Der geachtete Erste Seelord Carson mußte an seinen Rücktritt denken, und auch sonst erfolgten wichtige Änderungen in der Admiralität, da die Seelords keinen eigentlichen Kriegsstab bildeten. Einige derselben wurden entlastet und technisch geschulte Zivilisten ernannt, um sich nur mit der U-Bootbekämpfung zu beschäftigen. Ein Admiralstab wurde begründet mit Jellicoe an der Spitze. Die wesentlich durch die Tauchboote erzwungene Knappheit begann namentlich seit April höchst störend auf die Verpflegung der Heere in der Front zu wirken, und zwar bei Engländern, Franzosen und Italienern. Die gelieferte Menge mußte verkürzt werden, und die Güte ließ wesentlich nach. Als weitaus wichtigste Tatsache hat zu gelten, daß das stolze Britannien in der drückenden Not seine Vergangenheit verleugnete und den Erfolg auf dem Lande zu erzwingen suchte, der ihm zur See versagt war. Ungeheure Menschen- und Geschützmassen ballte seine Heeresleitung im April bei Arras und im Juli bei Ypern zusammen, um sie in wuchtigen, geradezu verzweifelten Stößen immer erneut auf den Feind zu werfen. Umsonst! Sie prallten ab an der todesverachtenden Tapferkeit der deutschen Verteidiger. Wären sie geglückt, konnte die gefährliche flandrische Küste von hinten gefaßt werden. Noch weniger erzielten die verbündeten Franzosen.

Weit unmittelbarer zeigen sich die deutschen Erfolge auf dem Gebiete des Wirtschaftswesens. Englands wunder Punkt ist und bleibt, daß es $^3/_4$ vom Auslande lebt und leben muß. Dadurch erschöpfen sich leicht seine Vorräte. Durch Selbstüberschätzung, Frachtraummangel und Riesenheeresbedürfnisse hatte es nur mäßig vorgesorgt. Am Tage unserer Sperrgebietserklärung reichte es mit Weizen ungefähr bis 1. April. Das bedeutete an sich kein übles Verhältnis, zumal es durch große Vorräte an Hafer und Reis ergänzt werden konnte, wenn sich diese genügend aus den Erzeugungsgebieten heranschaffen ließen. Hier aber versagte die Rechnung aus Mangel an Schiffsraum, der, ununterbrochen wachsend, England seit den Sommermonaten schwer belastete. Ende März waren die Lebensmittelpreise um das Doppelte seit Kriegs-

beginn gestiegen. Weder der verstärkte Neubau von Schiffen noch die heimische Getreide- und Gemüseerzeugung vermochte genügend Ersatz für den Ausfall zu schaffen. Damit konnte der Zustand eintreten, daß nur noch als letztes Mittel die Massenschlachtung von Vieh übrigblieb, um der Gefahr des Verhungerns weiter zu entgehen. Wenn es aber ans Wetthungern ging, so erwies sich Deutschlands letzte Reserve doppelt so groß. Auch der Fischfang bot kein Genügen, weil er wegen Einziehung zahlreicher Fischerfahrzeuge für den Sicherheitsdienst, Vernichtung durch Tauchboote und aus anderen Gründen verhältnismäßig wenig zu leisten vermochte. Hinzu kam noch, daß der U-Bootkrieg nicht bloß die Lieferung von Lebensmitteln, sondern aller jener Rohstoffe stört, von denen das britische Großgewerbe lebt und die es für die Herstellung von Kriegsbedarf notwendig gebraucht.

Ende Mai wurde der französischen Regierung gemeldet, daß der größte Teil der neuen Ernte Algeriens aus Schiffsraummangel nicht nach Frankreich geschafft werden könne; massenhaft lagere Fleisch in Australien, das vergeblich der Verladung harre. Wie die Frachtpreise schnellten die der Personenbeförderung gewaltig in die Höhe. Für die Überfahrt von England nach Holland wurden 250 holländische Gulden verlangt. Kohlenfrachten stiegen bis auf das Sechzigfache. Dampfer, welche man außerhalb Englands baute, erzielten Preise, die noch vor kurzem als unsinnig gegolten hätten. Für einen amerikanischen Dampfer von 10000 t wurden ungefähr Ende April 1200 Mark die Tonne bezahlt. Man sieht hieraus zugleich, welche Gemütsmenschen die Amerikaner sind.

Die drohenden Gefahren vor Augen, drängte die Regierung auf Einschränkung und immer mehr auf Verminderung des Verbrauchs, und als das nichts half, verfügte sie Herabsetzung der Einfuhr entbehrlicher Waren, bei Vermehrung der Erzeugnisse im eigenen Lande. Nacht und Tag sollten die Pflüge den Boden durchfurchen. Man fürchtete Holz-, Eisenerz- und Nahrungsmangel. Ganze Wälder wurden niedergehauen. Ein Blatt erklärte offen: Wir befinden uns tatsächlich im Belagerungszustande. Lloyd George sagte, die Vorräte seien „katastrophal gering". „Manchester Guardian" sprach Anfang Mai von „einer wahrhaft erschreckenden Perspektive", während am 11. April der Vertreter von Manchester in einer Versammlung der unabhängigen Arbeiterpartei erörterte: Nach seiner Kenntnis werde sich England in längstens 6—8 Wochen im Zustande völliger Aushungerung befinden. Am 1. Mai erließ König Georg einen Aufruf zur freiwilligen Ersparnis im Brotverbrauche, um die Einführung von Brotkarten zu vermeiden. Ein Lebensmitteldiktator wurde eingesetzt, dessen Verteilungsbefehle auch der Hof befolgte. Man errichtete „Schulmahlzeiten", Massenspeisungen und Volksküchen. Selbst die Tabaksvorräte wurden beschlagnahmt. Der „Manchester

Guardian" meinte, das stärkere Anziehen des Leibriemens sei eine eben nicht heldenhafte Betätigung für eine die Meere beherrschende Macht.

Immerhin macht sich geltend, daß die verschärfte Handhabung der deutschen Todeswaffe etwas spät eingesetzt hat, denn sie braucht wegen der gewaltigen Hilfsmittel ihres Gegners Zeit bis zur Vollwirkung.

Nicht viel besser erging es Frankreich. Da hatte die Höchstpreispolitik versagt, nun griff man zur Rationierung, dachte an Entäußerung und forderte Einschränkung über Einschränkung. Italien war längst verarmt und der wirtschaftlichen Not verfallen. Erst spät bequemte sich die Regierung zu wenig wirksamen Gegenmaßregeln. Im März brachen Unruhen aus in Turin und Mailand, im Mai in Sizilien, wobei man das Aufhören des Krieges verlangte. Überhaupt fühlten sich Bevölkerung und Truppen Italiens und Frankreichs kriegsmüde bis zum Äußersten. In Rußland bewirkte der Hunger den schließlichen Losbruch der Revolution. Selbst im neutralen Schweden kam es zu Streiks und Aufläufen. In Portugal entstanden ebenfalls Lebensmittelunruhen, Läden wurden gestürmt, Straßenkämpfe geliefert, das Gefährt des britischen Kriegsvorstandes mit Steinen beworfen, Kriegsschiffe beschossen Lissabon, Hunderte von Menschen flüchteten auf die Schiffe. Eine dumpfe Verstimmung ergriff den größten Teil der britischen Besitzungen. Irland benahm sich widerspenstig, Kanada murrte über die furchtbaren Opfer an Blut und Geld. In Australien legten die Arbeiterverbände die Regierung zeitweise lahm, zwangen sie zur Nachgiebigkeit durch Anzünden von Gebäuden, verlangten die Einstellung weiterer Truppensendungen und brachten das Land tatsächlich unter Diktatur. Bei der Abstimmung über die allgemeine Wehrpflicht blieb die Regierung in der Minderheit. Überall waren es hauptsächlich die Regierungen, welche den Kampf mit allen Mitteln der Hetze, der Lüge und Gewalt aufrechterhielten. Der Krieg ging oft nur weiter durch sein eignes Schwergewicht, und weil man den Frieden nicht finden konnte oder die Machthaber ihn nicht finden wollten, da sie ihn fürchteten. Anders die Regierten. Die Gebildeten duldeten, aber die Arbeiter machten ihrem Unmut und ihrer Friedenssehnsucht Luft durch große Streiks, welche sowohl in England als Frankreich ausbrachen. Gährung überall.

Besonderer Mangel, und zwar auch räumlich in weitestem Umfange trat ein: bei Kohlen, Getreide, Fleisch und Zucker. Die Kohlennot störte große und kleine Betriebe, öffentliche und private, und wirkte auch auf das Verkehrswesen, zumal auf die Schiffahrt. Der ungenügende Getreidebestand äußerte sich in allen Ländern höchst unangenehm, selbst in Amerika, wo der Weizen $2^1/_2$ mal so hoch bezahlt wurde wie vor dem Kriege. In England erreichte er einen Preis, wie nicht seit 100 Jahren. Die Weizenmühlen übernahm der Lebensmittelkontrolleur. Man suchte dem

Bedürfnis durch Herabsetzung der Tageslieferungen, durch Vermengung des Getreides mit anderen Stoffen und sonst auf alle mögliche Art zu begegnen. Da die Ernte des Jahres 1916 schlecht war und die von 1917 nicht besser zu werden drohte, mußte für später mit einer Hungersnot gerechnet werden. Fast alle kriegführenden Länder erhielten Verfügungen über fleischlose Tage oder sonstige Mittel zur Fleischersparnis. Die Zuckernot bewirkte ebenfalls ungeheure Preise, staatliche Beschränkungen und vielfach Verbote der Anfertigung feinerer Backwaren. In Frankreich schlossen alle Kuchenläden für 2 Monate. Rings Entbehrung, Not und Hunger.

Die Welt hatte sich eben auf einen Ausgleich, auf bestimmte Wechselwirkungen eingestellt, und diese wurden nun plötzlich unterbunden.

Da man den U-Booten durch die Tat nicht beikommen konnte, sollten sie wenigstens in der Presse und in der öffentlichen Meinung vernichtet werden. Deshalb stellte die britische Regierung künstliche Rechnungen auf über den Verkehr in ihren Häfen, um die Neutralen zu überzeugen, daß der Handel mit England ein durchaus einträgliches und ungefährliches Geschäft sei. Namen und Tonnengehalt der versenkten Schiffe durften weder in englischen noch sonst in Verbandszeitschriften mitgeteilt werden, ebenso wenig die Tagesberichte wie die monatlichen Zusammenrechnungen des deutschen Admiralstabs oder die Geringfügigkeit der deutschen U-Bootverluste. Nun hatte jedoch der Erste Lord der Admiralität am 21. Februar 1917 feierlich größte Offenheit in der Bekanntgabe der Verluste zugesagt, das Ganze lief also auf weitgehende Irreführung der verbündeten Völker hinaus. Dreist behauptete man, die verlorene Schiffszahl besage nichts, es komme auf deren Tonnengehalt an, diesen aber verschwieg man klüglich. Mit glänzenden Verkehrszahlen verhüllte man das schlechte Gewissen. Ähnlich so trieben es die Drahtzieher in Amerika. Hier wollte man erst 550 U-Bootjäger, dann monatlich 200 000 t Holzschiffe liefern, also 2,4 Millionen im Jahr, ohne dazu auch nur annähernd imstande zu sein. Der gesamte Schiffsbau der feindlichen und neutralen Welt erreichte 1912 etwa 2,1 Millionen t und läßt sich jetzt höchstens auf 1,2 Millionen schätzen, was weit hinter den Verlusten zurücksteht.

Unter solchen Umständen kann nicht wundernehmen, daß der Ton in amtlichen Kreisen und in der Presse seit April merklich abzuflauen begann, daß die Großsprecherei augenscheinlicher Beklemmung Platz machte. Die „Times" meinte am 6. Mai, daß England keine Hoffnung habe, den Verheerungen der Tauchboote und Minen zu entrinnen. Die „Daily Mail" äußerte: „Das U-Boot beherrscht die Lage." Der französische „Rappel" bezeichnete am gleichen Tage den U-Bootskrieg als Frage auf Leben oder Tod, den Verbündeten bliebe kaum noch ein Monat Zeit zu ihrer Lösung. Der „Manchester Guardian" berechnete, daß man in einem Jahre die Hälfte der britischen

und neutralen Schiffe in englischen Häfen verlieren würde. Selbst in Amerika hielt man sich überzeugt, daß die Deutschen die Zahl ihrer U-Boote in wenigen Monaten verdoppelt, wenn nicht verdreifacht hätten. Die „Daily News" seufzten im Mai, man nähere sich vielleicht einer Krisis ohnegleichen.

Inzwischen trieben die Dinge in Washington der Entscheidung zu; es gelang durch ununterbrochene Hetze, selbst von der Kanzel, die Gemüter immer stärker zu erhitzen, bis die große Mehrzahl des Volkes lärmend den Krieg verlangte, obgleich sie nicht wußte warum. Man traf ausgedehnte Kriegsvorbereitungen. Wilson erhob im Senat die Forderung des Kriegszustandes, welche am 5. April mit 82 gegen 6 Stimmen im Senat, am 6. April im Abgeordnetenhause ebenfalls mit erdrückender Mehrheit angenommen wurde, worauf „Woodrow Wilson, Präsident der Vereinigten Staaten von Amerika" verkündete, daß zwischen den Vereinigten Staaten und der Kaiserlich deutschen Regierung der Kriegszustand bestehe. Die ersten 100 Millionen Dollar wurden als Kriegskredit zur Verfügung gestellt, für Land- und Seemacht der Kriegsfuß befohlen. Eine Million Mannschaften sollten zunächst ausgerüstet und ausgebildet werden, die Flottenbemannung wollte man auf 87 000, das Marinekorps auf 36 000 Mann bringen und alle Marineeinrichtungen und Erfordernisse herrichten.

Ein Vertreter der „United Preß" meinte, natürlich dächten die großen Trusts zuerst daran, sich durch den Krieg zu bereichern. Amerika beschlagnahmte die deutschen Handelsschiffe, derer 91 in seinen Häfen lagen mit ungefähr 600 000 Tonnengehalt, darunter die ungemein wertvollen Dampfer der Hamburg-Amerikalinie und des Norddeutschen Lloyd wie „Vaterland", „Amerika", „Kronprinzessin Cecilie", „Kaiser Wilhelm II." Die Maschinen der meisten Schiffe waren von ihren Besatzungen unbrauchbar gemacht, ließen sich aber in 3—8 Monaten wieder ausbessern. Die Mannschaften hatte man schon vorher der Freiheit beraubt, jetzt geschah es auch mit anderen Deutschen, deren Gesinnung verdächtig schien.

Die Hilfe seitens Amerika für die Verbandsmächte äußerte sich zunächst wesentlich in großen Worten und Kreditgewährungen, wodurch Europa nur noch mehr verschuldete. Die Flotte sollte Wachtdienst verrichten und mit der englischen zusammen arbeiten; da zeigte sich aber, daß sie keineswegs auf der Höhe stand. Ein Bündnis gingen die Vereinigten Staaten nicht mit ihren Freunden ein, jedoch gedachten sie den Krieg nach gleichen Grundsätzen zu führen. Bei den Neutralen Europas hatten sie früher keinen Erfolg gehabt, und auch jetzt erreichten sie dort nichts, dafür halfen sie bei ihrer Vergewaltigung durch England und wandten sich dem finanziell abhängigen Südamerika zu, was auch namentlich in Brasilien glückte. Deutschland berührte das nicht sonderlich, um so weniger, als Brasilien tatsächlich halb neutral blieb.

Enttäuscht klagte die „Times" am 17. April: Nur wenn der Krieg lange genug hinausgezogen werde, könne die amerikanische Hilfe entscheidend werden.

Andererseits glitt Amerika bald in die Wirkungen des Krieges hinein. Schiffe wurden versenkt. Die Lebensmittel schnellten empor. Im April 1917 kosteten Kartoffeln, die man vor 2 Jahren für 1,15 Dollar bekam, bereits 10 Dollar, Butter, Mehl, Tomaten u. a. stiegen um das Doppelte, Kohl fast um das 8fache usw. Am 28. April wurde eine Wehrpflichtvorlage angenommen. Sie sollte 2 Millionen Männer erbringen, was einen ungeheuren Eingriff in das Gesamtleben der Bürger mit sich brachte. Die Kriegsabneigung wuchs; man erkannte, was der Krieg bedeute, daß man ihn riesenhaft hoch bezahlen müsse.

Für alle die gewaltigen Wendungen hatte der Tauchbootkrieg die äußere Veranlassung gegeben. Die inneren Dinge lagen für Amerika freilich tiefer. Schon aus finanziellen, wirtschaftlichen und Verbrüderungsgründen sollte das arg bedrängte England nicht unterliegen, denn England war ein gewaltiger Schuldner, der zahlungsfähig erhalten werden mußte. Man wollte Englands Hilfe gegen Japan sicher sein, wünschte größere Machtmittel für die Regierung und im zukünftigen Frieden mitzureden, hatte sich durch eine stete Preß- und Redehetze in demokratische und republikanische Ziele verrannt, als deren Grundfeind man den „deutschen Militarismus" erklärte, von dessen „Knechtung" die Welt befreit werden sollte.

Je deutlicher die Amerikaner bemerkten, ein wie ernstes Ding ein Krieg mit Deutschland sei, desto mehr sahen sie sich zu einer vorsichtigen Beteiligung genötigt. Sie leisteten diese einerseits diplomatisch, indem sie die südamerikanischen Staaten und China aufhetzten, dann wirtschaftlich durch Unterstützung der Verbandsgenossen mit Geld und Waren, wofür freilich die riesigen Munitionslieferungen eingeschränkt werden mußten, weil Amerika hier zunächst den eignen Bedarf zu decken hatte. Eine andere Beihilfe bestand in Beteiligung an der Unterbindung des neutralen Handels, um mittelbar Deutschland aushungern zu helfen und unmittelbar die unbeteiligten Staaten Europas auf die Seite des Verbandes hinüberzuzwingen. Daheim wurden allerlei kriegerische Maßnahmen unternommen, Marinesoldaten, Pioniere, Ärzte und Krankenpflegerinnen sollten nach Frankreich und England gehen. Die Miliz wollte man auf 400 000 Mann, die reguläre Armee auf 180 000 bringen und die Marinemannschaften verdoppeln. Im Mai traf denn auch eine Flottille amerikanischer Zerstörer in England ein, um sich am Tauchbootkriege zu beteiligen. Es heißt, Anfang Juni seien 9000 Mann auf amerikanischen Kriegsschiffen in Frankreich gelandet. Ein Kontreadmiral erhielt den Oberbefehl über alle nach europäischen Gewässern entsandten Seestreitkräfte der Vereinigten Staaten, ein General den über die Landtruppen. Ja es ge-

lang sogar, die Japaner aus ihrer bisherigen Zurückhaltung zu bringen, wenngleich nur in bescheidenem Maße, denn sie schickten eine Anzahl kleiner Kriegsfahrzeuge ins Mittelmeer. Reuter verkündete, es sei ein Geschwader unter Admiral Soto, ein anderes im südlichen Atlantischen Ozean tätig.

Die Abwehrmaßregeln wurden tatkräftig gesteigert. England zeigte hier seine bulldoggenhafte Zähigkeit und seine großzügige Arbeitskraft. Es errichtete neue Abteilungen eigens zur Tauchbootbekämpfung: 1. eine für Erfindungen und Versuche mit neuen Kampf- und Fangmitteln, 2. für die Ausbreitung des Zerstörerdienstes, 3. für den Geleitdienst der Handelsdampfer mit Kriegsschiffen und Wasserflugzeugen, 4. für Beschleunigung und Erweiterung des Baues von Handelsschiffen. So wurde die Abwehr gesteigert und einheitlich geordnet. Weiter kam hinzu, daß man große Transporttauchboote zu bauen begann und daß Flugzeuge Handelsdampfer begleiteten, welche die gefährlichen Feinde von oben sehen konnten. Archibald Hurd sagte: „Es sei unmöglich, der modernsten großen Tauchboote auf dem Atlantischen Ozean Herr zu werden, deshalb gelte es zu verhindern, daß sie ihre Stützpunkte verließen. In deren Nähe müßten große Seestreitkräfte zusammengezogen werden. Wir haben diese Schiffe dort nicht gesehen. Bezüglich der Verhältnisse des Mittelmeeres äußerte sich der Marineminister Lacaze in der französischen Kammer: „Die Überwachung der Küste geschehe in Übereinstimmung mit den Verbündeten. Es seien drei Schutzzonen hergestellt, und das Mittelmeer unterstehe einer einheitlichen Beaufsichtigung. Alle Handelsschiffe führten Geschütze." Er behauptet die Wirkung dieser Maßregeln in einer Zunahme von Tauchbootversenkungen. Dennoch beschloß die Kammer: Schaffung einer allgemeinen Leitung für den Unterseebootkrieg und Ernennung eines dem Parlamente verantwortlichen Befehlshabers für U-Bootangelegenheiten. Die Tätigkeit zur See sollte vom Lande aus unterstützt werden. Der gewaltige Anprall der Engländer Anfang Juni südlich von Ypern scheint, wie bereits gesagt, hauptsächlich die Vertreibung der Deutschen von der flandrischen Küste und damit der Zerstörung des dortigen U-Bootrückhalts gegolten zu haben.

Deutscherseits verwies man darauf, daß sich die Verluste unter der veranschlagten Höhe hielten und durch Neubau mehr als ausgeglichen würden. Man blieb unermüdlich bei der Arbeit, dämmte die Engländer bei Ypern ab, versenkte nach Kräften weiter und sah unter Hindenburg, der den Land- und Seekrieg in Wechselwirkung brachte, furchtlos der Zukunft entgegen. Die Tauchboote setzten das Vernichtungswerk fort. Am 16. April schrieb die „Morning Post": Die Zahl des wirklich versenkten englischen Schiffsraumes würde zwar geheimgehalten, doch neige sich die Wagschale zugunsten Deutschlands. Dasselbe Blatt machte am 27. April in Bezug auf die Tauch-

boote das Eingeständnis: „Das Land muß lernen, daß dasjenige, was früher unter britischer Seemacht verstanden wurde, nicht mehr besteht. Die alte Ordnung der Dinge, bei der unser ganzes wirtschaftliches und politisches System auf der siegreichen Flotte und dem ungehinderten Frachtwesen beruhte, gibt es nicht mehr."

Eine größere Anerkennung des Tauchbootkrieges aus Feindesmund ist kaum denkbar. Stahlhart klingen ihr die Worte des Staatssekretärs des Reichsmarineamtes entgegen, mit denen er am 9. Mai im Reichstage das Ganze des Tauchbootkrieges zusammenfaßte:

„Voller Begeisterung gingen die U-Boote an die große Aufgabe heran, Schulter an Schulter mit unserer siegreichen Armee die Entscheidung des gewaltigen Völkerkrieges herbeizuführen. Ich kann Ihnen versichern, daß die U-Boote bis zum Ende durchhalten werden. (Erneuter Beifall.) Es ist alles vorhanden, was dazu erforderlich ist (Erneuter Beifall): U-Boote, ein geschultes Personal, Torpedos, Maschinenbrennstoff und alles, was sonst noch dazu gehört. Und nicht nur das, im ganzen deutschen Vaterland regen sich Tausende und Abertausende von Händen, um immer neue U-Boote und neues Material, neue Torpedos, neue Minen zu schaffen. Nicht nur quantitativ, nicht nur die Zahl der U-Boote nimmt dauernd zu, sondern auch qualitativ ist ein ständiger Fortschritt. (Beifall.) Es werden immer bessere Typen von immer größerer Leistungsfähigkeit fertiggestellt. In der Marine selber drängen sich Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften zum Dienst auf den U-Booten. (Lebhafter Beifall.) Natürlich treten auch Verluste ein. Die Abwehrmittel der Gegner nehmen quantitativ und qualitativ zu. Aber ein Radikalmittel gegen die U-Boote gibt es nicht. In England ist man jetzt so weit, daß man sagt: ‚Wir müssen die Stützpunkte der U-Boote ausräuchern. Das ist das einzige Mittel, an die U-Boote heranzukommen.' Mögen sie nur kommen! (Stürmischer Beifall.) Mögen sie den Versuch wagen. (Erneuter stürmischer Beifall.) Sie werden auf Granit beißen! (Wiederholter stürmischer Beifall.)

Aber auch unsere U-Boote nehmen, nachdem ihnen der ungehemmte U-Bootkrieg eröffnet und die ganze Kriegsführung ihrer Eigenart angepaßt ist, in ihrer Leistungsfähigkeit dauernd zu. (Beifall.) Im englischen Parlament wird viel geredet. (Heitere Zustimmung.) Entscheidend ist die Tatsache der dauernden Steigerung der Monatserfolge der U-Boote, eine Zunahme, wie wir sie selbst anfänglich kaum erwartet haben. (Beifall.) Die Angaben der feindlichen Presse über die Zahl der verlorenen U-Boote sind falsch. (Hört, hört!) Unsere Verluste sind geringer, viel geringer als wir je befürchtet haben. Dazu kommt, daß die Witterungsverhältnisse jetzt immer besser werden, denn die Nächte werden immer kürzer. Alle U-Bootsbesatzungen sind

von dem Bewußtsein getragen, daß es jetzt um das Ganze geht. (Stürmischer Beifall.) Drei Monate Kriegserfahrungen sind mehr wert als drei Jahre Friedenserfahrungen. Die Besatzungen sind völlig ausgebildet und allen Anforderungen gewachsen. Wir hatten angenommen, daß wir durchschnittlich eine Monatsbeute von etwa 600 000 t haben würden. Das macht für die drei Monate 1 800 000 t. In Wirklichkeit beträgt das Ergebnis 2 800 000 t. (Stürmisches Bravo!) Das sind 55 v. H. mehr, als wir erwartet und unseren Entschließungen zugrunde gelegt hatten. Rund 1 Million Brutto-Registertonnen und rund 500 Schiffe mehr. (Hört, hört!) Im ganzen sind bis jetzt in den drei Monaten 1325 Schiffe versenkt worden." (Hört, hört!)

Ja, das Ergebnis des Tauchbootkrieges wirkt über die Gegenwart hinaus. Seine Massenvernichtung des Schiffsraums schwächt sowohl die Handelskraft der Verbandsstaaten als auch die der handelfortsetzenden Neutralen, also namentlich Norwegens und bis zu gewissem Grade Hollands. Das U-Boot schuf damit eine Art Ausgleich für die Beschlagnahme deutscher Kauffahrer in fremden Häfen. Während Englands Neubau den Abgang nicht annähernd zu ersetzen vermag und Frankreichs Werftleistungen überhaupt nicht in Betracht kommen, befindet Deutschland sich in günstiger Lage. Seine Schiffsbestände sind zwar durch die Einbuße in den vielen Staaten, die ihm den Krieg erklärten, stark gelichtet, aber die noch vorhandenen vermag es vollkommen zu schonen, um zugleich an der Herstellung einer neuen gewaltigen Handelsmarine zu arbeiten, die nach Friedensschluß allen Anforderungen gewachsen ist.

Demgemäß erweisen sich die Leistungen der U-Boote geradezu als umwälzend, und zwar für Gegenwart und Zukunft.

15. Der Luftkrieg.

Die neueste Waffe gewährt das Flugwesen. Es gestaltete sich für die Kriegführung von großer Wichtigkeit, weil es den Einblick hinter die Front gestattet, also Geheimnisse in weitem Umfange ausschließt, mithin gewissermaßen die Augen einer Streitkraft bildet, während es zugleich angriffsweise durch Bomben-, Torpedo- und Pfeilwürfe oder durch Maschinengewehre und kleine Geschütze mitwirkend eingesetzt werden kann. Die deutschen Seeflieger haben unserer Flotte, den Torpedo- und Tauchbooten sowie den Sperr- und Minenfahrzeugen unschätzbare Dienste geleistet.

Alle Staaten mit Meeresküste wendeten dem Wasserflugzeugwesen große Aufmerksamkeit zu, weil sie erkannten, daß ihre Betätigung für die Vorgänge unter Wasser und in der Luft wichtig werden müßte, ja man meinte, bei stärkerem

Ausbau werde der erste große Angriff auf die feindliche Flotte überhaupt durch die Luftmacht erfolgen, einer Seeschlacht oder einer Küstenbeschießung habe eine Luftschlacht voranzugehen, mindestens die Luftwaffe in die Seeschlacht einzugreifen. Einfluß erlangten die Wasserflugzeuge allmählig auch auf das Entdecken von Unterseebooten sowohl wie Minenherden und deren Zerstörung.

Es gibt bekanntlich zwei Arten der Luftbenutzung, die durch Luftschiffe (Zeppeline) und die durch Flugzeuge. Ersteres sind zigarren- oder fischförmige Ballons, welche durch Gasluft gehoben und durch Motore bewegt werden, während die Flugzeuge aus einer, zwei oder mehr Tragflächen bestehen und mit einem oder zwei Motoren versehen sind, denen zugleich die Aufgabe des Hebens und Vorwärtstreibens zufällt. Die Bewegung geschieht mittels des Propellers, die Leitung durch Höhen- und Seitensteuer. Man benutzt Land- und Wasserflugzeuge, erstere haben unten Räder, um auf dem Boden zu rollen, letztere bootartige Schwimmer, um vom Wasser aufsteigen und beim Niedergang darauf flott bleiben zu können. Ihre Führer müssen zugleich Flieger und Seeleute sein.

Die Luftschiffe halten sich weit länger in der Luft als die Flugzeuge. Sie vermögen z. B. jeden Punkt des eigentlichen England zu erreichen und wegen ihrer Ausdehnung bedeutende Mengen Sprengstoff zu tragen. Doch der Vorteil der Größe birgt zugleich ihre Schwäche: eine leichte Verwundbarkeit. Fortwährend steigerte sich die Leistungskraft und Beweglichkeit der Luftschiffe. Während sie anfangs nur eine Höhe von 2000 m erreichten, steigen sie jetzt 5000 und mehr. Außer den Bomben zum Abwurf führen sie Maschinengewehre oder Kanonen zur Verteidigung.

Die Wasserflugzeuge sind starke Doppeldecker mit zwei, später auch mit mehr Insassen. Daneben gibt es leichte Einsitzer für den Luftkampf. Die Tragfähigkeit, Schnelligkeit, Steigfähigkeit und Raumbewältigung ermöglichen, daß sie, namentlich bei günstigem Wetter, von Belgien nach England hin und zurück gelangen können.

Um die Wirkung der Flugzeuge zu verstärken, beginnt man, sie mit Torpedos gegen feindliche Kriegs- und Handelsschiffe auszurüsten. Erweist sich die Entfernung bis zum Orte der Tätigkeit zu groß, so verwendet man, namentlich englischerseits, Flugzeugmutterschiffe, um die Apparate möglichst nahe an die Stelle ihrer Wirksamkeit zu bringen. Es sind veraltete Kriegsschiffe oder Transportdampfer mit Schuppen für 4 oder mehr Flugzeuge auf Deck. Von hier aus hebt man sie durch Krane aufs Wasser. An Bord dieser Schiffe befinden sich auch Werkstätten zur Instandhaltung und Ausbesserung der Gefährte.

Dem Fortschritt des Flugwesens entsprach natürlich die Vervollkommnung der Abwehrmittel, die aus kleinen unbedeutenden Anfängen einen hohen Grad der Leistungsfähigkeit erlangten. Die großen Luftschiffe bearbeitet man

außer mit Abwehrkanonen durch Flieger, welche aus ihren Maschinengewehren zündfähige Geschosse feuern oder besondere kleine Brandbomben werfen.

Mit kurzen Unterbrechungen behaupteten die Deutschen die Vormacht in der Luft. Kein einziges feindliches Luftschiff vermochte in das Innere des Reiches einzudringen, kein feindlicher Flieger sich der Hauptstadt zu nähern. Dagegen haben wir Paris, Antwerpen, Brüssel, London und Bukarest mit Bomben belegt. Wir trugen den Schrecken in Englands Hafenstädte, sprengten seine Schlachtschiffe in die Luft und vernichteten seine Brücken, Bahnhöfe, Speicher und Fabriken. Unsere todesmutigen Jagdflieger wurden der Schrecken der Feinde.

Luftschiffe.

Zu Beginn des Krieges war Deutschland seinen Gegnern in der Herstellung und Verwendung des lenkbaren Luftschiffes weit überlegen, und es hat diesen Vorrang bewahrt bis auf den heutigen Tag. Das neue Kampfmittel wurde tags für Aufklärungszwecke und nachts für Angriffs- und Vernichtungsunternehmen benutzt. Dies geschieht durch Fallenlassen von Spreng- und Brandbomben, während sie sich den auf sie gerichteten Scheinwerferkegeln und Abwehrgeschossen durch Geschwindigkeit, Manövrierfähigkeit nach der Höhe und Seite zu entziehen suchen. Zum Schutz gegen angreifende Flugzeuge bedienen sie sich ihrer Selbst- und Mehrladewaffen. Das Hauptziel der Luftschiffe war und mußte London sein. Anfangs standen hier die Verteidigungsmittel denen des Angriffs durchaus nach, so daß die Luftschiffer hauptsächlich nur mit Wind, Nebel, Kompaßunregelmäßigkeiten und Maschinenstörungen zu ringen hatten. Aber unter dem Drucke der öffentlichen Meinung änderte sich das, die Engländer vermehrten und vervollkommneten ihre Widerstandsmaßnahmen in geradezu großartiger Weise. Eine ungeheure Zahl von Geschützen wurde hergerichtet, selbst auf Türmen und Dächern, dazu gewaltige und massenhafte Scheinwerfer, viele Flugzeuge und weitgehender Nachrichtendienst. Und solche Vorrichtungen reichen fast über ganz England bis zur Nordküste Schottlands. Der hierfür verwendete Aufwand an Geld, an Material und Menschen schädigte freilich die Westfront. Die Deutschen suchten den feindlichen Anstrengungen durch Verstärkung des Höhenflugs und Steigerung der Kampfkraft mittels Maschinengewehren und Geschützen zu begegnen. Dies und der Wunsch, möglichst viel Bomben mit sich zu führen, bewirkte eine stete Vergrößerung der Schiffe, fast ins Ungeheuerliche. Hiermit aber boten sie um so mehr Fläche zum Getroffenwerden; die bekämpfenden Flieger begannen mit glühenden Pfeilen und brennbaren Flüssigkeiten zu arbeiten, so daß mehrere der neuesten Luftschiffe in Feuer gehüllt abstürzten. Die beste Zeit, als sich am meisten erreichen ließ, blieb wegen allerlei außerhalb der eigentlichen Kriegführung liegenden

Bedenken nur ungenügend benutzt. So haben die Zeppeline, von denen man deutscherseits Großes erhoffte, den Erwartungen nicht voll entsprochen, entsprechen können. Daß man nur dann und wann London überflog, erregte zwar ängstliche Unsicherheit, aber ebensoviel Wut und Erbitterung. Hätten die Zeppeline ihre Angriffe fortwährend erneut und den besten Teil der Hauptstadt, zumal das Parlamentsgebäude, in Schutt und Asche gelegt, würden sie Furcht und Schrecken hervorgebracht haben, das einzige, was auf Engländer wirkt.

Schon während des belgischen Feldzuges betätigten sich Zeppeline. Am 9. Oktober 1914 bewarfen ihrer zwei das belagerte Antwerpen mit Bomben, wobei bemerkt werden mag, daß ein solcher bald nachher über Warschau erschien. Den unmittelbaren Kampf zwischen Deutschland und England eröffnete letzteres am 25. Dezember 1914 durch einen Angriff auf Cuxhafen, doch verhielten die Gegner sich nicht untätig. In der Nacht vom 19. zum 20. Januar 1915 vollzog ein Geschwader deutscher Luftschiffe den ersten kriegsmäßigen Flug nach Britannien, und zwar von der Dreieck-Küste über die Nordsee. Er führte zu einer großen Schleifenfahrt von Yarmouth bis Kings Lynn und zeigte, was man vermochte. Die Luftschiffe warfen etwa 80 Bomben ab und kehrten nach Zurücklegung von 550 km trotz heftiger Beschießung unbeschädigt heim. Dann folgte ein Mißgeschick, als in einem Schneesturme Mitte Februar 2 Luftschiffe abgetrieben wurden und auf dem Meere untergingen.

Etwas Neues war der Angriff eines Marineluftschiffes auf mehrere englische Tauchboote am 3. Mai 1915 in der Nordsee. Zwar wurde es beschossen, brachte aber ein Boot zum Sinken, ohne selber Schaden zu erleiden.

Von nun an richtete sich das Augenmerk der Luftschiffe hauptsächlich auf militärisch wichtige Punkte der Ostküste Englands. Am 14. April zeigte sich ein solches über der Tynemündung, am 16. April über Lowestoft und Umgegend, am 30. April über einem Vororte Londons. Alle diese Unternehmungen dienten wesentlich der Erkundung. Southend an der Themsemündung wurde mit Bomben belegt. Das gleiche Schicksal traf am 31. Mai sogar die Werften und Hafenanlagen von London. Die Stadt selber blieb noch verschont. Dort lebte man längst in banger Erwartung. Erst leuchtete man London ab mittels Scheinwerfer; da diese aber den Feind begünstigten, griff man zum Gegenteil, zur Verdunkelung, Kunst- und Wertsachen wurden zur Sicherheit in Keller und Gewölbe geschafft, der Verkehr eingeschränkt usw. Inzwischen gingen die Unternehmungen weiter, während der Nacht vom 4. zum 5. Juni wurden die befestigte Humbermündung und der Flottenstützpunkt Harwich betroffen. Neuen Besuch erhielt die Insel in den Nächten zum 6. und zum 16. Juni. Als die Engländer am 4. Juli einen Gegenschlag gegen die Deutsche Bucht machen wollten, wurden sie schon bei Tagesanbruch von Luftschiffen in der Nähe der Insel Terschelling entdeckt, angegriffen und zum Rückzuge

gezwungen. Die Nächte vom 9. zum 10. und vom 12. zum 13. Juni sahen abermals Luftschiffe über den befestigten Küsten- und Hafenplätzen der Ostküste.

Endlich in der Dunkelheit vom 8. zum 9. September fand sich London selber bis zum Westteil der City heimgesucht, zugleich mit Norwich und Middelsborough. Fünf Nächte später mußte die stolze Hauptstadt abermals die deutschen Bomben verspüren. Diesmal handelte es sich um einen Hauptangriff, der die City traf, die Londoner Docks, das Wasserwerk Hampton bei London und Woolwich. Heftige Brände bewiesen die Wirkung. Aber es war, als wenn man deutscherseits selber vor seiner Wirkung erschreckte, denn mit dem Höhepunkt erreichte die Luftschifftätigkeit vorläufig ihr Ende.

Erst während der Nacht zum 1. Februar 1916 erfolgte wieder ein Vorstoß, der bis in die Gegend von Liverpool reichte. Die großen Fabrikorte Manchester, Sheffield und Birmingham wurden dabei betroffen. Ganze Geschwader waren diesmal eingesetzt. Sie erzielten die bedeutendsten Leistungen. Ein weiteres Unternehmen richtete sich in der Nacht vom 5. zum 6. März gegen den Marinestützpunkt am Humber, worauf in der zum 1. April wieder ein Luftgeschwader London und Ortschaften des Südostens heimsuchte. Aufs neue hatten die City, die Londondocks, nordwestliche Teile der Stadt mit ihren Truppenlagern, sowie nördlichen Industrieanlagen zu leiden. Drei Batterien wurden zum Schweigen gebracht. Es zeigte sich, daß die Technik und Wucht des Angriffes sich sehr verbessert hatte. Dann folgten Unternehmungen während der Nächte zum 3., 4. und 5. April. Der vom 3. ging gegen das schottische Edinburg, den Firth of Forth und Fabriken am Tynefluß. Auch diesmal entstanden gewaltige Brände, heftige Explosionen und ausgedehnte Einstürze. Der letzte Angriff galt einem großen Eisenwerke bei Withby, den Fabriken von Leeds, sowie Bahnhöfen des Industriegebietes. Eine Batterie bei Hull mußte ihr Feuer einstellen. Schließlich erschien ein Geschwader in der Dunkelheit vom 2. zum 3. Mai über dem mittleren und nördlichen Teil der Ostküste.

Dann trat wieder eine lange Pause ein bis zur Nacht zum 3. August, wo Luftschiffe London, Harwich und andere Stätten des Südostens bearbeiteten. Diesmal bewies die Abwehr ein anderes Wesen. Schon unterwegs empfingen feindliche leichte Streitkräfte die Kommenden, die beim Angriffe selber von zahlreichen Scheinwerfern beleuchtet und lebhaft beschossen wurden. Aber auch die Deutschen steigerten sich in der Weise, daß sie in den Nächten zum 9. August, 3. September und 24. September mit mehreren Geschwadern auftreten konnten. Am 3. September griffen sie London, Yarmouth, Harwich, das südöstliche England und das Humbergebiet an. Ein Zeppelin stürzte dabei in Flammen ab. Den 24. besuchten sie London und die mittleren Grafschaften. Schon bei ihrem Anmarsche wurden

sie zur See von Bewachungsfahrzeugen und dann beim Angriffe von zahlreichen Batterien außerordentlich stark mit Brandgeschossen unter Feuer genommen. Über London geriet eines der Luftschiffe in Brand und stürzte zur Erde. Ein zweites mußte wegen Maschinenschadens landen und von der Besatzung zerstört werden. Es zeigte sich, wie sehr die englischen Verteidigungsmaßnahmen vervollkommnet waren. Dennoch folgte dem kühnen Unternehmen schon in der Nacht zum 24. September ein zweites, das sich teils gegen den Kriegshafen von Portsmouth, teils gegen befestigte Orte der Themsemündung und Industrieanlagen richtete.

Das letztemal erschienen die Deutschen 1916 in der Nacht zum 28. November, um Hochöfen und Fabriken mit Bomben zu belegen. Die Engländer waren rechtzeitig gewarnt worden und entfalteten eine ungemein lebhafte Gegenwirkung. Von den massenhaften Scheinwerfern bei Durham taghell beleuchtet, brach Feuer auf dem einen Luftschiffe aus, das rasch die ganze Hülle erfaßte, worauf es unter dem Jubel der Zuschauer langsam ins Meer stürzte. Ein zweites erlag bei der Küste von Norfolk, ebenfalls in Flammen gehüllt.

Die völlig geänderten Verhältnisse erforderten vermehrte Vorsicht und allerlei Neuerungen. So verstrich die Zeit bis zum 25. Mai 1917, wo der Admiralstab berichtete: „Eines unserer Marineluftschiffgeschwader hat in der Nacht vom 23. zum 24. Mai die befestigten Plätze Südenglands: London, Sherneß, Harwich und Norwich mit Erfolg angegriffen. Alle Luftschiffe sind trotz der vervollkommneten Abwehrmaßnahmen ohne Verluste und ohne Beschädigungen zurückgekehrt." Die Wirkung war besonders groß, weil man die stärksten Bomben benutzte. In der nächsten Nacht ergänzte ein Fliegervorstoß den Angriff.

Schon vorher, am 14. Mai, ging das Marineluftschiff L. 22 verloren. Es stürzte unweit Terschelling brennend ab nach einem Gefecht mit britischen Seestreitkräften.

Tatsächlich haben die kühnen Flüge weitreichenden Einfluß gehabt. Sie brachten bedeutenden Sachschaden, die Küstengebiete entvölkerten sich, die Versicherungsgebühren gegen Bombenschäden schnellten empor. Die großen Städte mußten verdunkelt werden und zwar so, daß zahlreiche Straßenunfälle geschahen. Bei der Meldung vom Nahen deutscher Luftschiffe stellten viele Städte ihre Elektrizitätswerke ab und hinderten damit die Betriebe, alle Züge im bedrohten Gebiete machten halt. Eine nervöse Stimmung ergriff die Menschen; man schwebte in steter Zeppelinfurcht und glaubte seines Lebens nicht sicher zu sein.

Aber öffentlich wurden alle diese Dinge möglichst totgeschwiegen. Streng wachte die Regierung darüber, daß keine oder doch nur ungenaue Nachrichten

über die Erfolge der Zeppeline ins Ausland gelangten. Wie alles, was den Engländern schadete, so bezeichneten sie auch den deutschen Luftkrieg mit großem Geschrei als völkerrechtswidrig und verbrecherisch. Ein reicher, besonders vaterländischer Inselsohn setzte einen Preis von 500 Pfund Sterling (10 000 M.) aus für den ersten auf britischem Boden niedergeholten Zeppelin. Andere Preise und Versprechungen folgten. Wie die Stimmung schließlich verwilderte, zeigt der Fall von L. 19, das stark beschädigt auf See niedergehen mußte. Schon war die Besatzung im kalten Wasser fast erstarrt, als der britische Fischdampfer „King Stephen" eintraf, sich aber weigerte, die Verunglückten zu retten, infolgedessen sie alle den Tod fanden. In England feierte man das unmenschliche Verhalten des Kapitäns als große Heldentat.

In beschränkterem Umfange arbeiteten die Luftschiffe unverdrossen weiter. Den 25. April 1917 brachte ein solches in der Nordsee eine norwegische Bark auf, schickte ein Prisenkommando an Bord und sandte sie nach einem deutschen Hafen.

Die Gegenwirkung der Engländer durch Marineluftschiffe war schwach, schon weil sie im Bau derselben sehr nachstehen. Wenn sie mit solchen aufzutreten wagten, erzielten sie wenig Erfolg. Als am 22. April 1917 ein britisches Luftschiff vor Zeebrügge auftauchte, wurde es von zwei deutschen Seekampfeinsitzern heftig angegriffen und auf eine Entfernung von 20 m abgeschossen, so daß es brennend ins Meer stürzte. Übrigens war es nicht groß, denn es führte nur eine Gondel mit 8 Mann Besatzung und 2 Maschinengewehren.

Außer auf englischem Boden entfalteten die deutschen Luftschiffer noch eine, wenngleich geringere Tätigkeit wider Rußland. Bei Libau verloren sie ein Luftschiff. In der Nacht zum 10. September 1915 erschien ein solches über dem Flottenstützpunkte Baltisch Port und warf Bomben ab. Am 18. Mai 1917 beschossen sie militärische Anlagen auf Ösel, was sie dann noch öfters wiederholten. Auch Konstantinopel sah einen Schütte-Lanz, der sich über dem Schwarzen Meere und über Kleinasien betätigte.

Flugzeuge.

Franzosen und Engländer widmeten der Entwickelung des Flugzeuges schon vor dem Kriege große Aufmerksamkeit. Im Jahre 1913 verfügte England bereits über 100, im Sommer 1914 über mehr als 200 Wasserflugzeuge. Sämtliche Maschinen wurden mit Einrichtung für drahtlose Telegraphie und mit Schnellfeuergewehren ausgestattet, die Anforderungen hochgeschraubt und eine Reihe von Marine-Flugstationen errichtet, so auf der Insel Grain, bei Southampton, Yarmouth, Inverneß, Portland und anderen Orten. Seit dem Frühjahr 1914 kamen weitere Flughäfen hinzu, wie Plymouth, Isle of White, Portsmouth usw., selbst in Walney und Milford-Haven

(Pembroke). Trotz dieser weitblickenden und umfassenden Maßnahmen hat die britische Marineflugtätigkeit ihren Aufgaben nicht genügt.

Das deutsche Flugwesen stand an Zahl zunächst weit gegen das englische zurück; was aber fehlte, wurde durch Mut und Pflichttreue ersetzt. Das nächste Ziel bot der Vorpostendienst auf der Nordsee, um eine etwaige Annäherung der britischen Hochseeflotte rechtzeitig zu melden. Doch dehnte sich die Beobachtung natürlich auf alle Fahrzeuge aus, bis zu dem sich scheinbar harmlos herumtreibenden Fischdampfer unter neutraler Flagge, der in Wirklichkeit eifrig auskundschaftete. Alle diese Fahrzeuge verschwanden allmählich, als sie erkannten, daß sie sich der deutschen Küste nicht ungesehen nähern könnten. Dafür sandte der Feind eine größere Anzahl Tauchboote in die Deutsche Bucht, wodurch sich ein lebhafter Kampf zwischen Vogel und Fisch entwickelte. Trotz der äußerlich wenig hervortretenden Erfolge erwies sich das Seeflugwesen von größter Bedeutung, weil es die Hochseeflotte sichert.

Eine Wendung erhielt das Ganze durch die Engländer. Am Vormittage des 25. Dezember 1914 erschienen sie in der Deutschen Bucht: Flugzeugmutterschiffe von Kriegsschiffen gedeckt. Die Flugzeuge stiegen auf und belegten die in den Flußmündungen liegenden Schiffe samt dem befestigten Cuxhaven mit Bomben. Doch die Deutschen waren gewarnt, ihre Abwehrgeschütze donnerten und ihre Flieger warfen sich dem Feinde entgegen. Mehrere seiner Schiffe erlitten Beschädigungen und 6 seiner Flugzeuge gingen fast mit der ganzen Besatzung verloren. Nur aufsteigender Nebel verhinderte eine noch größere Niederlage der Engländer. Auch in Zukunft wiederholte der Feind einige Male solche Vorstöße, wie bei Terschelling und gegen die schleswigsche Küste, erzielte aber keinen Erfolg.

Für das deutsche Flugwesen gestaltete sich die Besitzergreifung der flandrischen Küste von entscheidender Wichtigkeit. Es galt zunächst zu verteidigen, die draußen außerhalb Reichweite der Geschütze herumkreuzenden leichten Seestreitkräfte des Feindes zu beobachten oder durch Bombenwürfe zu vertreiben und das Feuer der Küstenbatterien zu leiten, wenn er näher kam. Den zweiten Teil der Tätigkeit bildete der Angriff, indem Geschwaderverbände in früher Morgenstunde die britischen Häfen von Dover bis Lowestoft und weiter aufsuchten. So blieb den Engländern nur, ihre ganze Südküste mit Abwehrbatterien und Flugzeugstationen in umfassendster Weise auszurüsten. Die dritte, wohl wichtigste Aufgabe, bestand in dem Zusammenarbeiten von Flugzeugen mit Schiffen, in der Sicherung und Aufklärung für Unternehmungen der Seestreitkräfte, zumal der Tauchboote und Torpedoboote. Die lästige Fliegerarbeit von der flandrischen Küste her veranlaßte die Engländer und Franzosen, diese bei Dünkirchen, starke Geschwader von Seekampfflugzeugen anzusammeln und mit ihnen über der Meerenge zwischen Belgien und

England einen dauernden Kampf um die Herrschaft der Luft zu führen, wobei die Deutschen trotz ihrer Zahlenunterlegenheit meistens die Oberhand behielten. Besonders lebhaft ging es zu im letzten Drittel des Oktober 1916. Da stießen am 22. feindliche Wasserflugzeuge vor gegen die ostfriesischen Inseln und denselben Tag deutsche gegen Sherneß an der Themsemündung, den folgenden Vormittag wieder die Deutschen gegen Margate, während nachmittags ein feindliches Flugzeuggeschwader an der flandrischen Küste erschien; es wurde nach erbittertem Luftgefechte abgewiesen, wobei ein Engländer fiel. Nach einiger Zeit kehrten die Engländer verstärkt zurück, fanden sich aber von 8 Flugzeugen angegriffen und verjagt.

Ähnliche Ereignisse, bald größeren, bald geringeren Umfanges wiederholten sich im November. — Am 29. Januar 1917 überflogen 7 Engländer Ostende und Zeebrügge, sahen sich aber bald aufs offene Meer zurückgetrieben, so daß nur drei entkamen. Weitere Unternehmungen folgten hüben und drüben, durchweg die Überlegenheit der Deutschen zeigend, die auch Dünkirchen und Calais nicht verschonten.

Mit der besseren Jahreszeit steigerte sich die Fliegertätigkeit, und zwar arbeitete man jetzt fast immer mit einer Mehrzahl von Flugzeugen, womöglich mit ganzen Geschwadern. In der Nacht des 25. April 1917 erschien ein deutsches Seeflugzeuggeschwader über den Downs und Ramsgate, um die dort befindlichen Schiffe und Befestigungen ausgiebig mit Bomben zu belegen. Bald nachher, am 1. Mai, überflogen einige deutsche Marineflugzeuge die Themsemündung, griffen Handelsschiffe an und versenkten einen großen Dampfer. Nur eins kehrte nicht zurück. Am 8. Mai wurde London wieder in beschränktem Umfange beunruhigt. Der Vormittag des 15. Mai brachte ein Luftgefecht vor der Themsemündung. Dort stießen drei deutsche Seekampfflugzeuge auf drei Gegner, welche sämtlich abgeschossen wurden. Auch ein deutscher mußte beschädigt aufs Wasser niedergehen, doch konnte ein Kamerad seine Insassen retten. Dann erreichten deutsche Torpedostreitkräfte das deutsche und 2 feindliche Flugboote. Im Anschluß an den Zeppelinangriff erfolgte ein Fliegerunternehmen am Spätnachmittage des 25. Mai, bei dem etwa 10 Flugzeuge Südostengland überflogen. Besonders schwer litten dabei Folkestone und Dover, letzteres als Hauptort des gesamten Nachschubverkehrs über den Kanal, wo sich kilometerweit Truppenläger und Stapelplätze ausdehnen. In diesen gehäuften Massen erzielten die Deutschen sieben gewaltige Brände. Rasch ging es weiter. An demselben 25. Mai brachten deutsche Marineflugzeuge zwei feindliche an der flandrischen Küste zum Absturz. Den nächsten Morgen trafen 3 deutsche vor der französischen Küste vier Franzosen, die sie in wenigen Minuten niederschossen. Bei der Bergung der Abgestürzten beteiligten sich deutsche Torpedoboote, obwohl sie

durch feindliche Seestreitkräfte gestört wurden. Selbst ein deutsches U-Boot schoß am 25. Mai ein englisches Wasserflugzeug ab. Auch die französische Festung Dünkirchen sah wiederholt deutsche Bombenwerfer. Um der stets drohender werdenden Gefahr zu begegnen, befahl der englische Kommandant, die Stadt von Frauen und Kindern zu räumen.

Das größte Fliegerunternehmen brachte der Vormittag des 8. Juli 1917. Da überquerte ein Geschwader von etwa 20 deutschen Flugzeugen die Vorgewässer des Kanals, warf Bomben auf die Insel Thanet, nahm Kurs auf London, längs des nördlichen Themseufers und dann von Nordosten nach Südosten über die Stadt. Die Deutschen hielten sich tief und blieben geschlossen; während die inneren Flugzeuge Brand- und Sprenggranaten schleuderten, besorgten die äußeren die Deckung. Das ganze Unternehmen wurde mit außerordentlicher Kühnheit am hellen Tage gegen 1/2 10 Uhr ausgeführt, als die Straßen von Menschen wimmelten. Vergeblich donnerten die Abwehrbatterien, die Beschossenen schienen sich gar nicht darum zu kümmern. Als sie die City erreicht hatten, schwiegen die britischen Kanonen, und Flieger erhoben sich zum Angriffe. Es kam zu lebhaften Luftkämpfen, die sich bald den Augen der Beschauer entzogen, bis sie nur noch das Rattern der Maschinengewehre aus weiter Ferne vernahmen. Ein Engländer fand sich über London abgeschossen. Bei der Heimkehr wurde das Geschwader noch einmal angegriffen, diesmal von Marineflugzeugen über dem Meere, dabei mußte ein Deutscher niedergehen; er konnte von befreundeten Schiffen nicht mehr geborgen werden. Auch Margate an der Ostküste wurde mit Bomben heimgesucht. Der angerichtete Schaden darf als bedeutend gelten, der amtliche englische Bericht nennt 47 Tote und 141 Verwundete. Alsbald brach Lärm in Presse und Parlament los über die Unfähigkeit der Londoner Luftverteidigung. Deutschfeindliche Kundgebungen fanden statt, wobei Schaufenster zertrümmert und Läden gestürmt wurden, während Lloyd George gleich nach Beendigung des Luftangriffes eine besondere Sitzung des Kriegskabinettes abhielt.

Der deutschen entsprach eine zunehmende Betätigung auf britischer Seite.

Am 8. April 1917 berichtete die britische Admiralität von einem Seeflugzeugunternehmen gegen die Mole von Zeebrügge, die Munitionslager in Gent und Brügge, das nicht unbedeutenden Schaden anrichtete. Englische Großkampfflugzeuge griffen am Nachmittage des 26. April Torpedoboote, die vor der flandrischen Küste kreuzten, und den Hafen von Zeebrügge mit Bomben an. Bei den sich entwickelnden Luftgefechten wurden einer der Engländer und ein herbeieilender Franzose abgeschossen.

Auch in der Zukunft machten die Engländer die flandrische Küste planmäßig zum Ziele ihrer Angriffe, namentlich Zeebrügge, das sie ziemlich oft

heimsuchten, doch zeigten sie sich ebenfalls über Brügge und Ostende. Die Deutschen warfen sich ihnen selbstverständlich kräftig entgegen, doch konnte der Feind, namentlich durch die amerikanische Unterstützung, mit großer zahlenmäßiger Übermacht auftreten, welche die bessere deutsche Ausbildung möglichst ausglich. Tatsächlich herrschte ein ununterbrochener Kriegszustand, bei dem man sich auf beiden Seiten merkliche Verluste zufügte. Einmal hatten die Engländer das Mißgeschick, daß eines ihrer Flugzeuge auf das holländische Zierikzee Bomben fallen ließ, was große Aufregung hervorrief. — Bemerkt mag noch werden, daß es auch Marinelandflieger gibt, welche die Yserfront des Marinekorps decken. Von ihnen sagte der Heeresbericht des 11. Juli 1917: „Wieder trugen unsere Flieger in tatkräftiger Weise trotz des heftigen Sturmes zu dem vollen Erfolge (zwischen der Küste und Lombartzyde) wesentlich bei."

Welchen Umfang das Fliegerwesen inzwischen angenommen hatte, mag die Mitteilung beweisen, die am 3. Juni 1917 durch die Zeitungen ging, daß ein englischer Doppeldecker in Rom mit der Bestimmung nach Bagdad eingetroffen sei. Er führe zwei Motoren mit zusammen 650 Pferdekräften, 2 Reserveschrauben und sonstiges Ausbesserungsmaterial, enthalte 2 Kajüten und eine Besatzung von 6 Mann. Bis Rom war er in vier Abschnitten gekommen.

Ein britischer Fliegerspezialist äußerte im April 1917: Die Zerstörung Englands sei nur durch den Krieg in der Luft und unter Wasser möglich. Dessen Schwäche auf beiden Gebieten verhindere einen entscheidenden Sieg im Westen. Einen Umschwung zugunsten des Vierverbandes erhoffte man von Amerika, das großsprecherisch hunderte, ja tausend Flugzeuge mit Besatzungen in Aussicht stellte, aber freilich nicht lieferte.

Ähnliche Wichtigkeit erlangte das Flugwesen in der östlichen Ostsee nach der Besetzung von Libau und Windau. Hier galt es, mit einer geringen Anzahl von Seestreitkräften die in ihren Stützpunkten hinter Minensperren liegende russische Flotte in Schach zu halten. Dadurch fiel den Seeflugzeugen die Aufgabe zu, kein feindliches Schiff ungesehen aus seinem Schlupfwinkel herauszulassen, und in der Tat: die russische Flotte hat nie einen ernstlichen Vorstoß gewagt. Wie in Flandern, so begnügten sich die Flieger hiermit nicht, sondern griffen die Feinde an, namentlich deren Flugstützpunkte auf den Inseln Ösel und Dagoe. Gegen diese sind eine ganze Reihe mehr oder weniger glückende Unternehmungen geschehen. Besonders erfolgreich erwies sich ein Angriff auf den weit entlegenen Hafen von Reval. Dort konnte die den Hafen bevölkernde Flotte im Bilde festgehalten und dann mit Bomben bearbeitet werden. Allmählich besserten sich die Verhältnisse der Russen durch gute Seeflugzeuge, welche Amerika ihnen über Archangelsk lieferte. Nun entwickelte sich auch hier ein Kampf um die Herrschaft in der Luft.

Die Russen benahmen sich als zähe Widersacher, erlagen aber doch dem Geschicke und dem unermüdlichen Unternehmungsgeiste der Deutschen.

Mit der russischen Revolution trat im Flugwesen mehr Ruhe ein, aber doch keine vollkommene, weil die Flieger teilweise Engländer und Franzosen waren, welche den Kriegszustand absichtlich aufrechterhalten wollten. Namentlich von Lebara auf Ösel aus suchten sie die Tätigkeit der deutschen Vorpostenboote zu stören. Natürlich wurde das mit Gegenmaßregeln vergolten. Infolgedessen kam es am 18. Mai 1917 zu Luftkämpfen, bei denen zwei Feinde zum Absturze gebracht wurden, während zwei andere sich rammten und niedergingen. Schon am 24. Mai zeigten die Deutschen sich wieder, belegten Lebara ausgiebig mit Bomben und nötigten feindliche Abwehrbatterien zum Schweigen.

Eine neue Betätigung bewirkte die Anwesenheit englischer Tauchboote in der Ostsee, welche den deutschen Handel gefährdeten. Alsbald setzte von Kiel bis Libau rege Fliegerarbeit ein. Sie beobachteten die westlichen Verbindungsstraßen der Ostsee, warnten gefährdete Handelsschiffe oder hinderten durch Bombenwürfe die U-Boote in der Nähe von Handelsdampfern am Auftauchen. Schließlich wurde durch Flieger und Torpedoboote den Engländern das Beginnen derartig verleidet, daß längere Zeit nichts von ihnen verlautete.

Auch in den Orientkämpfen betätigten sich die deutschen Flieger tatkräftig, um so mehr, als das türkische Flugwesen vollständig im argen lag. Freilich schien es zunächst unmöglich, dem Verbündeten Flugzeuge zu liefern, weil der Weg zu ihm nicht frei war. Aber trotz aller Schwierigkeiten gelang es, im Laufe des Jahres 1915 mehrere Seeflugzeuge nach Bosporus und Dardanellen zu schaffen. An den Dardanellen bestand die Hauptaufgabe des Flugdienstes im Minensuchen und Erkunden der feindlichen Stützpunkte, sowie in Bombenangriffen gegen Kriegsschiffe und Fliegeranlagen, welche sich auf den vorgelegenen Inseln befanden. Im Schwarzen Meere sicherten die Flieger die türkische Flotte bei ihren Vorstößen und die Kohlen- sowie Proviantransporte vor den Angriffen feindlicher Zerstörer und Tauchboote. Bei der Schwäche der türkischen Seestreitkräfte und der zunehmenden Verseuchung des Meeres durch russische Minen steigerte sich der Wert der Flieger, auf denen zeitweise fast die einzige Tätigkeit beruhte. Noch am 26. März 1917 warfen sich die Land- und Seeflieger einem feindlichen Geschwader von sechs Schiffen und drei Wasserflugzeugen entgegen, das sich vor dem Bosporus zeigte. Sie schleuderten Bomben auf die Flugzeugmutterschiffe und trieben die Flugzeuge zurück, von denen eins verlorenging.

Wie der Türkei, so halfen die Deutschen auch den Bulgaren. Sie beobachteten von Warna aus deren Schwarzmeerküste und beteiligten sich bei Abwehr

der Beschießungen. Als dann Rumänien in den Krieg eintrat, bot der reiche rumänische Haupthafen Constanza ein treffliches Ziel des Angriffs. Gleich während der ersten Tage erschienen hier deutsche Flieger, überwanden die russische Luftverteidigung und richteten in Lagern und Speichern bedeutende Verheerungen an. Das Vorrücken des Mackensenschen Heeres begleiteten die Seeflugzeuge und vollzogen wichtige Landaufklärungsdienste. Schließlich betätigten sie sich wiederholt über dem rumänischen Kriegshafen Sulina an der Donaumündung und schleuderten Bomben auf die Anlagen sowie die dort liegenden Handels- und Kriegsschiffe. Besonders erfolgreich z. B. am 6. April 1917.

Da geschah am Mittag des 18. Mai ein Angriff von 3 russischen Flugzeugen auf das eroberte Constanza, ihnen traten sofort deutsche Seeflugzeuge und Geschütze entgegen, so daß nur einer der Feinde es bis zum Bombenwurf auf die Stadt brachte. Bei der alsbald einsetzenden Verfolgung gelang es, alle 3 Flugboote abzuschießen. Gleichzeitig bearbeiteten deutsche Seeflugzeuge feindliche Kreuzer und Zerstörer, welche die Küste bei Mangalia beschossen. Neue feindliche Flugzeuge erhoben sich. Es kam zum heftigen Luftkampfe, aus dem die Deutschen wohlbehalten zurückkehrten. Dann warfen sie sich am 31. Mai auf den Hafen Sulina am Schwarzen Meere und zwar mit gutem Erfolge. Anfang Mai überflog das erste deutsche Armeeflugzeug Odessa. Soweit es sich ermöglichen ließ, betätigten sich deutsche Seeflugzeuge auch auf der bulgarischen Seite des Ägäischen Meeres, wo Dedeagatsch ihnen einen Rückhalt bot.

Ausgezeichnet und erfolgreich wirkten die österreichisch-ungarischen Marineflieger im Adriatischen Meere. Wegen der Schmalheit des Gewässers, der Überlegenheit der feindlichen Flottenmacht und der Minengefahr fiel ihnen zeitweise sogar die eigentliche Führung des Kampfes zu. Sie beobachteten einerseits das Meer und wehrten Angriffe ab, andrerseits bewarfen sie die feindliche, städtereiche, offene Küste, und zwar von Grado bis Brindisi. Ebenso erging es der albanischen Seite, soweit sie von Italienern besetzt war. Die österreichisch-ungarischen Flieger haben gewaltigen Schaden angerichtet und bleichen Schrecken verbreitet, sich sogar an einigen Isonzoschlachten beteiligt. In der Nacht des 4. April 1917 erschienen mehrere Geschwader über Grado und Gorgo, um das dortige Flugzeuglager und andere militärische Anlagen mit schweren und schwersten Bomben erfolgreich zu belegen, und so ging es fort, derartig, daß am 3. Mai zwei Angriffe gemeldet werden konnten, der eine auf das albanische Valona.

Für die Höhe der österreichischen Leistungen erscheint auch die treffliche Zusammenarbeit bezeichnend. Wiederholt retteten Flugzeuge aufs Wasser niedergegangene Kameraden, ja eröffneten sogar schwimmend den Kampf gegen feindliche Torpedoboote. Andrerseits brachten die befreundeten Torpedo-

boote rasche und geschickte Hilfe. Als z. B. am 18. April 1917 ein k. u. k. Seeflugzeug in der Nordadria abgeschossen sich auf See niederlassen mußte und drei italienische es erobern wollten, kamen Torpedoboote herbeigeeilt, bargen die eignen Flieger und nahmen die Italiener gefangen.

Bei Betrachtung des Ganzen erkennt man, daß die wichtigste Tätigkeit der Seeflugzeuge in der Aufklärung bestand, mit der der Kampf um die Luftherrschaft zusammenhing. Aber mehr und mehr entwickelten sie sich zu einer gefährlichen Angriffswaffe, welche die Zukunft gewiß noch steigern wird.

16. Der Minenkrieg.

Das Gegenbild der aktiven Unterseeboote bildet die passive Kriegführung durch Seeminen.

Die Seemine ist keine neue Erscheinung, nur die gegenwärtige Art ihrer Verwendung ist neu. Im Russisch-Japanischen Kriege von 1904 bewies sie bereits ihre Furchtbarkeit. Die Deutschen erkannten dies richtig und wandten ihnen ihre Erfindungskraft zu. Anders die britische Admiralität; sie bekümmerte sich weniger um diese scheinbare Nebensache, sowohl in der Herstellung als in der Benutzung. Erst 1917 gelangte sie dort voll auf die Höhe. So konnte es kommen, daß die Deutschen sie durch den gesteigerten Minenkrieg nicht nur überraschten, sondern daß auch ihre Minen tatsächlich besser waren. Als der Krieg $2^3/_4$ Jahre gedauert hatte, gestand der „Daily Chronicle" ein: „Die Admiralität war im Minenkriege ihrer Aufgabe nicht gewachsen. Vor dem Kriege war der Minenvorrat in England mikroskopisch klein und ihre Brauchbarkeit viel geringer als die der deutschen. Erst als die U-Bootdrohung kam, wurde es klar, daß große und wirksame Minenfelder äußerst wichtig seien. Es vergingen aber Monate und Jahre, in denen die Admiralität trotz Einspruches und Vorschlägen der Minenleger-Kommandanten mit der Verwendung minderwertiger Minen fortfuhr, und sogar davon besaß man nicht genug. Die Admiralität ist jetzt in neuen Händen, und es steht zu hoffen, daß sie verbessern wird." So schrieb das Blatt am 27. April 1917.

Die Benutzung der Minen ist mannigfach. Sie schützen die eignen Häfen, Flußmündungen, Küsten und Stützpunkte, während sie, vor Häfen und Küsten des Feindes gelegt, sowohl dessen Kriegs- wie Handelsschiffen schwere Gefahr bringen. Man unterscheidet zwei Minenarten, die abhängige Mine, deren Sprengladung vom Land aus entzündet wird, wenn sich das feindliche Schiff über derselben befindet, und die unabhängige Mine, deren Explosion durch den Anstoß des Schiffes erfolgt. Jene ist nur für Verteidi-

gungszwecke brauchbar, diese dient dem Angriff und der Verteidigung. Beide Male handelt es sich um ein großes, Sprengstoff enthaltendes, schwimmbares Rundgefäß mit Ankervorrichtung. Reißt eine Mine sich von der Verankerung los, soll sie sich möglichst selbsttätig unschädlich machen.

Eine weit vorwiegende Anwendung erhielten die unabhängigen Minen. Diese besitzen entweder eine mechanische Zündvorrichtung wie die englischen, oder eine elektrische wie die deutschen. Sie wurden benutzt an feindlicher Küste oder durch schnelles Auslegen zur Zerstörung oder Hemmung eines verfolgenden stärkeren Feindes. Als technisch vollkommenste Einrichtung gelten die Streuminen, welche von besonderen Minendampfern oder von Kriegsschiffen, denen sie mitgegeben sind, ins Meer gesenkt werden. Das Auswerfen an feindlicher Küste ist mit großer Gefahr verbunden, weil das arbeitende Schiff durch Beobachtung und Patrouillenschiffe, selbst nachts, leicht entdeckt wird. Da bedeutete es einen wichtigen Fortschritt, daß Tauchboote für den Zweck hergerichtet wurden. Sie konnten selbst an den bedrohtesten Stellen ungesehen erscheinen, ihr Werk vollenden und ebenso unbemerkt wieder verschwinden. Man baute sogar eigne Unterseeboote als Minenleger. Dem Angriff steht die Abwehr gegenüber. Die Beseitigung der Minen durch ungefährliche Sprengung oder durch Auffischen. Es gibt auch hierfür verschiedene Arten. Die häufigste ist das Minensuchboot, welches zweckentsprechende Vorrichtungen enthält. Man bildet aus ihnen besondere Suchflottillen. Die einzelnen Boote bewegen sich schachbrettförmig oder in einzelnen Staffeln hintereinander und bezeichnen die abgesuchten Strecken durch Bojen. Das Fischen geschieht mit Ketten und Leinen, Schleppnetzen, Wasserdraggen usw. Außerdem werden die Minen durch Schießen zur Entladung gebracht und Flieger herangezogen, die aus der Höhe tiefer und gerader ins Wasser sehen, und deshalb die etwaigen Minenfelder besser entdecken. Der Umstand, daß fast überall Minen liegen können und die englischen mechanisch zünden, veranlaßt die deutschen Torpedoboote, mitten durchs Minenfeld zu steuern, da sie schneller fahren, als die Minen zur Entzündung gelangen, und diese deshalb erst hinter ihnen auffliegen. Bei Unternehmen der Hochseeflotte in gefährdeten Gegenden müssen die Minensucher vorher eine Fahrstraße frei machen, innerhalb deren sich die nachrückenden Kriegsschiffe halten. Auf diese Weise konnten sich die Deutschen englischen und russischen Küstenstädten nähern, um sie unter Feuer zu nehmen.

Das Seeminenwesen hat während des Krieges eine Ausdehnung erreicht, die man sich früher nicht träumen ließ. Hauptsächlich werden die Minen für den Küstenkrieg verwendet, doch senkt man sie auch in den tiefen Seeraum. Als der Krieg begann, sicherten die Deutschen ihre Nordseegestade, zumal die Flußmündungen durch Minen, zugleich trugen sie sie an Englands Küste,

wodurch der erste eigentliche Seekampf der eines Minenlegers war, als nämlich der „Königin Luise“ die Themseeinfahrt am 5. August verseuchte, aber entdeckt und vernichtet wurde. Freilich stieß ein Kreuzer bald nachher auf eine der von ihm gelegten Minen und sank ebenfalls. Der gleiche Geist kühner Unerschrockenheit, der die Tat des „Königin Luise“ kennzeichnet, lebt auch in den Kommandanten andrer Minenlegeschiffe. Sie streuten Minenfelder und verseuchten die ostenglische Küste, die Mündungen der britischen Flüsse, Ausfahrten der britischen Häfen und dehnten diese Tätigkeit bis in den Norden Großbritanniens und Irlands aus. Die ganze Schiffahrt wurde dadurch beeinträchtigt, bisweilen nahezu gelähmt. Eine Reihe von Fahrzeugen ging zugrunde. Starken Eindruck erweckte die Vernichtung des Linienschiffs „Audacious“ an der Nordküste Englands. Die Engländer suchten sich durch Gegenminen zu schützen, verfuhren dabei aber nicht so geschickt wie der Feind und schadeten sich und den Neutralen oft mehr als sie nützten. Dreist versenkten die Deutschen ihre Sprengladungen neben die englischen oder gar in die Durchfahrtlücken, wo sie besonders gefährlich wurden. Um sich der Minenpest zu entledigen, errichtete die britische Admiralität ein eigenes Minen-Aufräumungsgeschwader aus kleineren Fahrzeugen, zumal Fischdampfern, das allgemach auf 600 Einheiten mit mehr als 10 000 Mann gebracht wurde. Hinzu gesellten sich freiwillige Hilfsvereine mit bedeutenden Geldmitteln, welche u. a. die Angehörigen verunglückter Minensucher entschädigten.

Im Kanal ließen sich zunächst nicht gut Minen anbringen, weil er zu tief ist und zu starken Strom hat. Überdies wurde er durch die englische Flotte beherrscht und auf alle Weise überwacht. Doch im Laufe der Zeit siegten auch hier deutsche Technik und Kühnheit.

Die Engländer ihrerseits legten im südwestlichen Teile der Nordsee ein breites Minenfeld, welches den Kanal bis auf eine schmale Fahrrinne absperrte. Dieses Minenfeld begann dicht bei der niederländisch-belgischen Küste und reichte fast bis zum britischen Gestade. Es sollte u. a. den neutralen Handel hierhin und damit unter englische Aufsicht lenken. Da nun aber die englischen Minen keine Selbsteinstellung besitzen, bis oben an den Meeresspiegel reichen und unten nicht immer fest verankert sind, so rissen sie sich nicht selten bei Stürmen los und verseuchten einen großen Teil der Nordsee. Hunderte von ihnen trieben im Laufe der Zeit an die niederländische Küste, doch litten auch die schleswigschen, jütischen und norwegischen Ufer, so daß manches Schiff der tückischen Unterseewaffe zum Opfer fiel. Bis zum 1. Mai 1917 waren 2079 Minen an der holländischen Küste gezählt, darunter nachweislich 1414 englische und 265 deutsche.

Je länger der Krieg dauerte, je weiter dehnten die Deutschen das Minenlegen aus, so daß man eigentlich nirgends rund um England des Daseins

sicher war, nicht einmal in nächster Nähe von Scapa Flow, wo die Hochseeflotte vor Anker lag. Als der Panzerkreuzer „Hampshire" am 5. Juni 1916 mit Lord Kitchener und Gefolge an der Westküste der Orkneys entlang fuhr, brachte eine Mine ihm und den meisten seiner Insassen den Untergang. Im Mai 1917 soll der Kreuzer „Cordelia" zwischen Irland und Schottland und im selben Monat ein Schlachtkreuzer an der britischen Ostküste auf eine Mine gelaufen sein.

Selbst das Eismeer blieb nicht verschont, so daß eine Menge Schiffe an der Küste von Kola auf der Fahrt nach Archangelsk sanken. Nach norwegischen Angaben fanden sich Minen bis zur Bäreninsel.

So führte man den Minenkrieg in der Nordsee und den benachbarten Gewässern ununterbrochen fort, bis die Engländer im Winter 1916 einen langen Minengürtel quer durch die Nordsee legten, um die deutschen Hochseestreitkräfte abzusperren. Wie immer begnügten sich die Neutralen mit schriftlichen Verwahrungen; anders die Deutschen: sie antworteten am 1. Februar 1917 durch den verschärften Tauchbootkrieg.

Namentlich seit dem Eintritt Amerikas und den damit zusammenhängenden vermehrten Abwehrmaßnahmen erlangte der Minenkrieg eine steigende Wichtigkeit und wuchs sich zu einer wirklichen Ergänzung des Tauchbootkrieges aus. Vor allem wurde der Kanal zunehmend mehr in das Verseuchungsgebiet hineingezogen. Im März z. B. versank ein britischer Zerstörer dort durch eine Mine. Am 10. April konnte die Times sogar von mehreren Zerstörern und anderen Schiffen berichten, die im Kanal Minen zum Opfer gefallen seien. Deshalb erforderte die Kanalschiffahrt eine stets größere Wachsamkeit, womit auch eine Verminderung der Kriegsschiffe für andere Zwecke zusammenhing. Wesentlich wohl dadurch ermöglichte sich eine Beschießung von Dover und Calais. Zu gleicher Zeit mußte man den Hafen von Liverpool für den Verkehr wegen Minengefahr sperren, was um so schwerer wog, als Liverpool während des Krieges der Hauptverschiffungsplatz Englands geworden war. Ende April geschah das gleiche mit dem Hafen von Belfast, dem bedeutendsten Sitz der irischen Industrie. Rasch nahmen die Hafenschließungen wegen Minengefahr zu. Ihr verfielen Portsmouth und Lowestoft in England, Havre, Dünkirchen, St. Nazaire, Brest und Cherbourg in Frankreich, Tarent und Palermo in Italien usw. Lord Beresford erklärte im Oberhause als größte Schwierigkeit des U-Bootkrieges das Ausstreuen von Minen. Erst der verschärfte Tauchbootkrieg ließ die Engländer sich tatkräftig aufraffen und die ganze Nordsee, soweit sie konnten, durch Minen verseuchen, gegen die dann die Deutschen natürlich eine lebhafte Aufräumungsarbeit entfalteten.

Die Franzosen unterstützten ihre Verbündeten namentlich in den Kanalgegenden, erreichten aber wenig. Am 8. Mai 1917 sah man sich genötigt,

auch die Häfen von Havre und Dünkirchen wegen Minengefahr zu schließen. Bald darauf wurde ein französisches Linienschiff durch eine Mine unfern Brest zerstört.

Als Hauptland der Minentätigkeit hat Rußland zu gelten. Bei der geringen Stärke und dem noch geringeren Unternehmungsgeist seiner Kriegsflotte sah es sich besonders auf den Schutz seiner Häfen und Küsten durch ausgedehnte Minensperren angewiesen, weshalb es große Mittel auf den Ausbau dieser Waffe verwendete. Rußland machte vor dem Kriege den Anfang mit der Herstellung eines Unterseebootes als Minenleger, worin es freilich bald von Deutschland völlig überholt wurde. Schon zu Beginn des Krieges sperrten nun die Russen ihre drei Meerbusen, den Bottnischen, Finnischen und Rigaischen durch Minenfelder, deren sich bisweilen mehrere hintereinander befanden. Auch die übrige Küste, zumal die Gegend von Libau, hat man zeitweise nach Kräften verseucht und bis in die deutschen und schwedischen Gewässer die Sprengkörper verbreitet, die dann, namentlich durch Eis emporgehoben oder abgerissen, eigentlich die ganze Ostsee unsicher machten.

Entsprechend verfuhren die Russen im Schwarzen Meere, wo sie die Ausfahrt des Bosporus und die bulgarischen Küstengewässer durch Minen heimsuchten. Andrerseits drohten solche auf russischer Seite bei Odessa, Sebastopol, der Straße von Kertsch und seit Niederwerfung Rumäniens im untersten Laufe der Donau. Die natürliche Folge war, daß die kriegerischen Unternehmungen bei Freund und Feind ungemein erschwert und teilweise fast eingestellt wurden. Noch in der Nacht zum 27. Mai 1917 konnte man zwei russische Minenleger vor dem Eingang des Bosporus vernichten.

Umgekehrt wie im Schwarzen entwickelte sich der Minenkampf in Mittelmeer und Ägäis. Hier herrschte die verbündete Flotte so unbedingt, daß sich kein feindliches Schiff auf See wagen durfte. Damit gestaltete sich die Mine zu einer Abwehr der Mittelmächte, ohne aber in besonders großem Umfange benutzt werden zu können. Am stärksten kam sie selbstverständlich in und vor den Dardanellen zur Verwendung, um die Durchfahrten zu verhindern. Da die Türken anfangs aber nur wenige und mangelhafte Minen besaßen, so halfen sich die die Arbeit leitenden Deutschen vielfach mit russischen aus, welche sie vor dem Bosporus auffischten. Die Tauchboote streuten ihre gefährlichen Lasten vor Alexandrien, dem Suezkanal, Saloniki und bei Malta, welches englische Flottenstation war. Hier sank das Flaggschiff der britischen Mittelmeerflotte, 50 Seemeilen vom Suezkanal ein russisches Linienschiff, auch sonst erlagen wertvolle Fahrzeuge und Transportdampfer der türkischen Waffe.

In der Adria fand der Minenkrieg eine noch eingeschränktere Bedeutung als in einem Teile des Mittelmeeres. Österreich-Ungarn hatte bei Kriegs-

beginn keine modernen Minenträger, sondern ein Teil der Kriegsschiffe führte Streuminen an Bord, die durch Schiffsboote ausgelegt wurden. Noch weniger war das Minenwesen neuzeitlich bei den Italienern entwickelt. Hinzu gesellten sich die Besonderheiten des Meeres. Das Wasser der Adria ist so klar und durchsichtig, daß es einen vortrefflichen Schutz gegen Minen bei nur halbwegs leidlichem Wetter gewährt. Weitab von der Küste kann man keine Minen in den Fahrstraßen anbringen, weil diese dafür eine zu große Tiefe besitzen, und versenkt man sie in der Nähe der Häfen, so werden sie leicht durch Flugzeuge entdeckt. Eine einmal ausgemachte Minenlinie ist aber so gut wie keine, weil man ihr ausweicht, sie zerstört oder lichtet, sobald man Zeit hat, um sie dann dem Gegner vor die eignen Häfen zu legen. Vor allem fehlte die Grundbedingung für einen wirksamen Minenkrieg: ein lebhafter Seeverkehr. War dieser schon im Frieden auf der Adria gering, so wurde er unter der Kriegsgefahr fast völlig eingestellt.

Bei Ausbruch des Krieges sicherten die Österreicher natürlich ihre Küsten, namentlich ihre wichtigeren Häfen Triest, Fiume, Pola und die Bocche di Cattaro durch Minen, sahen sich aber durch die Neutralität Italiens sehr gehindert, denn selbst die besten Minen reißen sich bei schwerem Wetter los und geraten ins Treiben. Nun haben in der Adria als Stürme mit stärkstem Seegang die Bora (Nordost-Ost) und der Schirokko (Süd-Südost) zu gelten, welche die an der Ostseite losgerissenen Geräte an die italienische Küste brachten, was die österreichfeindlichen Italienern zu steten Noten und Beschwerden benutzten.

Als nach neun Monaten aus dem die unsagbarsten Schwierigkeiten machenden Neutralen ein offener Gegner wurde, deckte dieser seine Küsten und die in Albanien besetzten Häfen soweit als möglich ebenfalls mit der Unterseewaffe, während andrerseits sich nun auch die Österreicher zu rühren vermochten. Aber an der Flachküste Italiens läßt sich mit Minen wenig ausrichten, und die Mitte der südlichen Adria schließt, wie gesagt, ihre Verwendung wegen der riesigen Wassertiefe aus; so blieb nur übrig, ihre Ostküste mit Minen zu verseuchen. Das geschah und brachte befriedigenden Erfolg, denn außer einem französischen Zerstörer gingen dort 5 italienische Kriegsschiffe nebst 3 Hilfskreuzern zugrunde, freilich sanken durch feindliche Gegenmaßregeln auch 2 österreichische Zerstörer bei Durazzo. Besonders unangenehm wirkte zeitweise für die Verbandsmächte die Verseuchung der Straße von Korfu.

Die Hauptträger des Minenkampfes waren, wie wir sahen, die Russen und die Deutschen, denen sich erst spät die Engländer anschlossen. Im März 1917 sagte der Marineminister Carson, deutsche Minen seien in der Umgebung des Kap der Guten Hoffnung, im Golf von Aden und an der Küste Indiens und Ceylons gefunden. Unter anderen liefen das Transportschiff „Tyn-

dareus", das ein Regiment Infanterie an Bord hatte, und der Dampfer „Cecilia" an der Südküste Afrikas auf ein solches Zerstörungswerk, im Juni erlag ihm ein großer Dampfer bei Bombay. — Am 16. April veröffentlichte das amerikanische Marineamt, daß die Häfen New Orleans und Charleston durch Minen gesperrt seien.

17. Das Freiwillige Motorbootskorps.

Es galt alle verfügbaren Hilfsmittel in den Dienst der Kriegführung zu stellen. So erteilte das preußische Kriegsministerium dem Kaiserlichen Motorjachtklub den Auftrag, die Vorbereitungen für die Gründung eines Freiwilligen Motorbootkorps zu treffen. Der daraufhin erlassene Aufruf an die Motorbootbesitzer hatte vollen Erfolg. Diese lieferten ihre Fahrzeuge, und erfahrene Sportsleute oder außer Dienst befindliche Marineoffiziere übernahmen deren Führung.

Die Vorarbeiten wurden gemacht, eine Allerhöchste Kabinettsorder erschien am 30. September 1914. Sie ernannte den Präsidenten des Kaiserlichen Motorjachtklubs, Vizeadmiral z. D. Aschenborn, zum Befehlshaber der neuen Einrichtung, verlieh den Mitgliedern des Korps für die Dauer des Kriegszustandes den militärischen Rang als Offizier und regelte die Uniform in einfacher Weise dahin, daß sie zur Klubtracht die Offiziersachselstücke und zur Waffe das Offiziersportepee gesellte.

Da unsere Heere den Krieg fast überall in Feindesland trugen, ließ sich von der zunächst geplanten Bildung von Flottillen auf den heimischen Strömen fast absehen. Nur im Osten bedurfte es auf den Haffs, Masurischen Seen und auf der Weichsel der Motorboote, die dort eine lebhafte Tätigkeit entfalteten. Sie bestand im Patrouillen- und Sicherungsdienst der Ufer, in der Übermittelung wichtiger Depeschen, in der Zerstörung von Schiffsgefäßen, die der Feind benutzen konnte u. dgl. Anders gestaltete sich die Verwendung der nach dem westlichen Kriegsschauplatz entsandten Fahrzeuge. Die einzige zu kriegerischer Mitwirkung eingeforderte Flottille kam zur Belagerung von Antwerpen zu spät, weil die Festung in wenigen Tagen fiel. Sonst erhielten die Boote im Westen hauptsächlich Strom- und Hafenpolizeidienst und unterstützten die Baudirektion des Generalgouvernements von Brüssel zur Wiedereinrichtung des Verkehrs durch Besichtigung und Vorbereitung der wasserbaulichen Tätigkeit. Es mußten die Brücken beobachtet und die Fahrbarkeit der Kanäle untersucht werden, die Bootsoffiziere hatten außerdem die Überwachung der gesamten großen Hafenanlagen in den bedeutenden Handelsorten an der holländischen Grenze und auf dem

ausgedehnten Kanalsystem Belgiens. Auch der Nachschub von Lebensmitteln an die in der Front kämpfenden Truppen wurde durch sie geleitet und geschützt, vor allem hieß es, dem starken Schmuggel und der Spionage entgegenzuarbeiten.

Nach kurzem Bestehen sind vom Chef des Generalstabes des Feldheeres, dem die Verfügung über die Boote obliegt, schon 1915 mehr als 100 Boote zum Dienst eingefordert worden.

18. Die Schlacht vor dem Skagerrak.

Der Kreuzerkampf.

Die lange scheinbare Untätigkeit der Hochseeflotten drängte zu einer Schlacht. Die Volksstimmung in England entrüstete sich; hatten doch die maßgebenden Männer zu Beginn des Krieges geäußert, daß man die deutschen Schiffe in wenigen Tagen auf den Grund des Meeres befördern würde. Auch die Verbündeten waren längst unruhig geworden über das allen höchst befremdliche Verhalten der ersten Seemacht der Welt. Es nahm sich aus wie krasse Selbstsucht: die eigenen Kräfte zu schonen, während die Heere auf dem Lande verbluteten. Die Neutralen blickten befremdet darein. Wesentlich klarer urteilte die britische Admiralität; sie wußte, welch ein furchtbarer Gegner ihr in den Deutschen gegenüberstand. Aber immerhin, ewig konnte man sich nicht mit hochtönenden Worten in den Hafen von Scapa Flow zurückziehen, um so weniger, als namentlich die jüngeren Offiziere ungehalten waren über eine augenscheinliche Furchtsamkeit, bevor man das Glück der Waffen in großem Stile versucht hatte. Sie lebten der Meinung, bei ihren überlegenen Mitteln und der überlegenen Flottenerfahrung werde der Sieg sicher dem Union Jack verbleiben. Hochmut, Sportgeist und Verachtung vor den armseligen Deutschen trieben vorwärts. Dazu kam, daß England den Bundesgenossen wieder Vertrauen und den Unbeteiligten Furcht einflößen mußte.

Auf der anderen Seite herrschte die Ansicht, die jüngste Waffe des Deutschen Reiches habe den Beweis zu liefern, daß sie des Wohlwollens und Vertrauens würdig sei, welche das deutsche Volk ihr überall entgegenbringt. Man wollte sich betätigen, wollte zeigen, was man vermochte, was man gelernt hatte, wollte dartun, daß man den Engländern mindestens gewachsen sei. Der soldatische Geist der Seeleute verlangte eine Entscheidung. Politisch war wichtig, daß man den Neutralen die deutsche Kraft offenbarte, um sie nicht gar zu sehr britischen Übergriffen anheimfallen zu lassen.

Bewußt und unbewußt fühlte man sich hüben und drüben der geschäftigen Ruhe überdrüssig und drängte zum gleichen Ziele.

Schon Ende Mai 1916 erhielt der deutsche Flottenchef, Admiral Scheer, die Nachricht, daß stärkere britische Verbände wiederholt unfern der norwegischen Küste gesehen seien. Es lag etwas in der Luft, ohne daß man Genaueres wußte. So beschloß die deutsche Flottenleitung, sich womöglich Klarheit zu verschaffen. Am Abend des 30. Mai verließen die beiden Geschwader der Aufklärungsflotte ihre Nordseestützpunkte, denen bei Tagesanbruch des 31. Mai die Hauptmacht folgte. Schon oft war man vorgestoßen, stets vergebens. So erschien es mehr als zweifelhaft, ob der Feind diesmal gefunden würde.

Ein schöner Frühlingsmorgen breitete sich über das leicht wogende Meer: Der Tag vor Himmelfahrt. Die Brise wehte schwach aus Nordwest, um allmählich auf Südwest zu gehen, womit die Entwicklung eines Dunstschleiers zusammenhing, der sich gegen Abend verstärkte. 5 Schlachtkreuzer unter Vizeadmiral Hipper, in der Reihenfolge: „Lützow" als Flaggschiff, „Derfflinger", „Seydlitz", „Moltke", „v. d. Tann", begleitet von mehreren Kleinen Kreuzern und etwa 40 neuen Torpedobooten, bildeten die Vorhut. In einem Abstande von 70—80 km kam die Hauptmacht: zwei Geschwader von je 8 Großkampfschiffen, nebst einem dritten von 6 älteren Linienschiffen, im Ganzen 22, dazu 3 Kleine Kreuzer mit 2 Flotillen älterer Torpedoboote.

Auf der Höhe des Skagerrak, etwa 160 km von der jütischen Küste, sichteten nachmittags zwei links abbiegende Torpedoboote der Aufklärung in Nordwest einige Kleine englische Kreuzer. Sofort machte die Vorderfront der Kleinen deutschen Kreuzer und Torpedoboote linksum, die Panzerkreuzer schloßen sich der Bewegung an. Die Engländer schwärmten ostwärts aus und eröffneten um 4 Uhr 30 Minuten das Feuergefecht auf weite Entfernung, drehten dann ab und zogen sich mit höchster Fahrt zurück. Nach fast einer Stunde, um 5 Uhr 20, bemerkte man deutscherseits starke Rauchwolken und bald darauf 2 Reihen großer Schiffe herankommen. Es war die Aufklärungsflotte des Admirals Beatty.

Sie bestand aus 6 Schlachtkreuzern neuester Bauart, 13 Kleinen Kreuzern und 40 teils allerneuesten Zerstörern. Etwas weiter zurück hielt sich ein Geschwader von 5 schnellen Linienschiffen der „Queen-Elizabeth"-Klasse. Noch weiter, wohl ungefähr 100 km entfernt, also den Deutschen noch nicht sichtbar, stand die Hauptmacht des Admirals Jellicoe: 3 Schlachtschiffgeschwader je von 6—8 Einheiten und ein besonderes Geschwader von 3 der neuesten Großkampfschiffe, 3 Schlacht- und 6 Panzerkreuzern, etwa 20 Kleine Kreuzer und 100 Zerstörer. Es handelte sich durchweg um neuere Schiffe von höherer Gefechtskraft und Geschwindigkeit als die deutschen, also um doppelte Überlegenheit. Die Hauptmacht fuhr in mehreren Reihen mit Richtung auf die Südküste Norwegens, die Aufklärungsflotte rechts voraus mit

der auf Skagen. Die zurückeilenden leichten Streitkräfte sammelten sich bei den Panzerkreuzern, welche Kiellinie bildeten, geführt vom Flaggschiff, dem gewaltigen „Lion", eine Torpedobootflottille mit einem Kleinen Kreuzer setzte sich an die Spitze, die übrigen leichten Streitkräfte gingen an den Schluß der Linie. Mit hoher Fahrt dampfte man ostsüdostwärts auf die Deutschen zu. Die Queen-Elizabether nahmen denselben Kurs und suchten Anschluß.

Die Engländer nahten sich den Deutschen etwas schräge von seitwärts und bogen dann fast auf Südkurs, um sie von den rückwärtigen Verbindungen abzudrängen. Daraufhin schwenkten auch die Deutschen fast Kehrt und gingen in gleiche Richtung wie der Feind. In Wirklichkeit steuerte man der deutschen Hauptmacht gerade entgegen. Beide Teile fuhren nun nebeneinander her, sich allmählich nähernd, die Engländer auf der West-, die Deutschen auf der Ostseite, mit den leichten Streitkräften vor und neben sich auf Feuerlee. Die ursprünglich vorn befindlichen deutschen Kleinen Kreuzer und Torpedoboote blieben ziemlich weit hinter den nunmehr umgekehrten Kurs haltenden Panzerkreuzern zurück und fochten ein eigenes Gefecht wider entsprechende britische Schiffe.

Um 5 Uhr 49 eröffneten unsere Schiffe das Feuer, auf das die Engländer rasch antworteten. Bald begann sich der schwere Qualm der Schornsteine mit der diesigen Luft zu mischen und die Sichtverhältnisse zu verschlechtern. Die Kaliberüberlegenheit der Engländer wurde von der größeren Treffsicherheit der deutschen Geschütze und der festen Panzerung der deutschen Schiffe ausgeglichen. Die deutschen Salven folgten sich schneller und saßen besser. Noch waren nicht 20 Minuten vergangen, also kurz nach 6 Uhr, da erhielt das Schlußschiff der englischen Linie, der „Indefatigable", einen schweren Treffer. Hoch schoß eine gewaltige Feuersäule empor, gefolgt von mächtiger Rauchwolke. Das Schiff kenterte und sank so rasch, daß sich aus seinem Gefechtsmars, in dem sich 14 Menschen befanden, nur 2 retten konnten als einzige Überlebende der gesamten Besatzung. Doch die wilde Jagd raste weiter. Die Luft dröhnt, die Panzer und Türme erzittern, die Geschütze toben, Granaten schlagen ein, Stichflammen versengen, Holzteile splittern, masthohe Wassersäulen spritzen empor und branden nieder auf das nächste Deck. In das Innere der Schiffe dringen Feuer und Wasser ein, denen die Mannschaften in hartem Ringen begegnen. Zerfetzte Leichen und Verwundete liegen umher, der Arzt arbeitet wie jeder Kämpfer, mitten in Tod und Vernichtung. Überall höchste Kraftanstrengung, vom Führer bis zum schweißüberströmten Heizer.

Der Ausfall des „Indefatigable" bedeutete einen schweren Verlust für das britische Panzergeschwader, das auch sonst schon gelitten hatte und etwas

langsamer fuhr. Aber schon nahten die 5 Queen-Elizabeth-Schiffe zu seiner Hilfe. Seit 6 Uhr 20 eröffnete ihr Spitzenschiff auf 18—20 km schräge von hinten sein zunächst noch recht wirkungsloses Feuer auf die deutschen Panzerkreuzer. Da die neuen Ankömmlinge 40 38-cm-Geschütze führten, hätten die Engländer nun eine beinahe vierfache artilleristische Übermacht gehabt, wenn sie voll zur Geltung gelangte. Hiermit drohte große Gefahr, denn noch war die deutsche Hauptmacht nicht heran.

Um sich bis dahin Luft zu verschaffen, setzte Admiral Hipper auch ungefähr 6 Uhr 20 seine Torpedoboote ein; ziemlich gleichzeitig erfolgte ein neues Ereignis. Der Panzerkreuzer „Queen Mary" sank unter gewaltigen Sprengungen ebenfalls so schnell, daß von seiner starken Besatzung nur zwei Leute am Leben blieben. Die nun noch übrigen 4 englischen Panzerkreuzer erwiesen sich sämtlich mehr oder weniger verwundet, besonders der „Lion". Unter solchen Umständen waren die deutschen Torpedoboote vorn von der Spitze der Linie abgeschwenkt und auf den Feind gestürmt. Ihnen warfen sich etwa 20 modernste britische Zerstörer in den Weg. Es entspann sich ein erbitterter Geschützkampf. Zwei deutsche Torpedoboote wurden bewegungsunfähig gemacht und auf die Panzerkreuzer mit Torpedos geschossen. Da stürmte die Torpedobootflottille hervor, welche sich im Feuerlee neben den Panzerkreuzern befand. Es handelte sich hier um Dreischornsteinschiffe, welche leicht mit den britischen Zerstörern verwechselt werden konnten. Inzwischen kam auch die deutsche Hauptmacht heran. So stießen die Boote nicht weit heraus, sondern beschränkten sich auf Verteidigung. Zwei Gegner wurden vernichtet und 2 außer Gefecht gesetzt, um später ebenfalls auf den Meeresgrund befördert zu werden. Nach Aussagen englischer Gefangener ist der britische Zerstörerangriff mangelhaft ausgeführt, weil nur wenige Schiffe den Befehl dazu verstanden. Tatsächlich erscheint das Verhalten der Engländer bei der großen Zahl der zur Verfügung stehenden Zerstörer schwächlich.

Nun bekam die gesamte Sachlage eine entscheidende Wendung durch das Eintreffen der deutschen Hauptmacht. Das geschah 6 Uhr 50. Schaumwälzend brachen die Schiffe sich Bahn. Beatty durfte nicht wagen, den Kampf mit ihnen einzugehen, sondern sandte ihnen einige Kleine Kreuzer entgegen und schwenkte mit seinen Großschiffen Kehrt ungefähr nach Norden. Die deutschen Panzer schlossen sich dieser Bewegung an. So jagte man also wieder zurück in die Gegend, wo der Kampf begonnen hatte. Deutscherseits fuhren die leichten Kräfte etwa 6 Seemeilen voran, gefolgt von den Panzerkreuzern und Torpedobooten, welche sich gleichlaufend neben den Engländern bewegten, während die schnellen Vorschiffe der Hauptmacht mehr nordwestwärts eilten, um näher an den Feind zu gelangen und die eigenen Panzerkreuzer möglichst zu entlasten. Die Befehlsführung übernahm der Hochseeflottenchef

Admiral Scheer. Auf englischer Seite blieben die 4 Panzerkreuzer in Kiellinie, denen sich bald die 5 Queen-Elizabether anschlossen, doch so, daß diese noch kampffrischen Schiffe sich etwas dichter am Feinde hielten. Links von den Großschiffen, durch sie gedeckt, dampften die Kleinen Kreuzer, Zerstörer und wieder Kleine Kreuzer. Die Entfernung beider feindlicher Linien betrug etwa 10 km. Die deutschen Panzerkreuzer fuhren etwas langsamer, in der Absicht, ihre Hauptmacht herankommen zu lassen. Die Queen-Elizabether bewegten sich neben ihnen, um sie mit ihren überlegenen Geschützen voll unter Feuer zu nehmen. Anders die britischen Panzerkreuzer. Sie waren schneller und kamen den Kämpfenden schließlich aus Sicht. Den Grund für dieses Verhalten werden wir gleich kennen lernen. Es zeitigte aber eine üble Folge. Die deutschen Königsschiffe näherten sich mehr und mehr, griffen stärker ein und brachten die 5 Engländer dadurch in ein gefährliches Doppelfeuer, dessen Wirkung sie sich durch Abstaffeln zu entziehen versuchten.

Inzwischen unternahm Beatty um 7 Uhr 35, seinen räumlichen Vorsprung durch Verlegung des Kurses auf Nordost bis Ost auszunutzen. Er schob seine Panzer damit vor die Linie der deutschen Panzerkreuzer, augenscheinlich im Hinblick auf die nahende britische Hauptmacht und um die Spitze des Feindes unter gesteigertes Artilleriefeuer zu nehmen, vielleicht auch, ihn in weiterem Verlaufe abschneiden zu können. Doch seine Pläne vereitelten die Deutschen mittels einer Rechtsdrehung, so daß sie wieder neben dem Feinde liefen, nun freilich in östlicher Richtung. Als man auf diese Weise die Gegend des Schlachtbeginns erreichte, geriet man in unsichtige Luft; schwere Rauchwolken lagerten über dem Meere.

Die Vollschlacht.

Etwas vor 8 Uhr kam die britische Hauptmacht unter Admiral Jellicoe.

Deutscherseits war man hierauf vorbereitet, und Admiral Scheer zauderte keinen Augenblick, das Schlachtenglück zu versuchen, so sehr es an Zahl der Schiffe und Größe der Geschütze dem Feinde günstig zu sein schien. Die Jellicoeschen Streitkräfte waren auf ihrer Ostfahrt schon etwas über die kämpfenden Kreuzer hinausgelangt. Sie schlugen dann Südkurs mit höchster Fahrt ein, vermochten aber in der Dunst- und Rauchschicht zunächst nicht die Sachlage zu übersehen. So bog Jellicoe nach Westen, bis er bemerkte, daß er im Gegenkurs an seinen Aufklärungsgeschwadern vorbeifahre; er wandte sich deshalb zurück und setzte sich wieder auf Südkurs, wodurch er neben die deutschen Panzerkreuzer kam. Die Gefechtsbewegung hatte nämlich inzwischen eine Halbkreisform von Osten nach Süden genommen, wobei die Engländer die äußere, die deutschen die innere Linie bildeten.

Wohl um den Feind festzuhalten, warf Beatty einen Teil seiner leichten Streitkräfte auf die deutschen Panzerkreuzer; ihnen eilten die entsprechenden deutschen Schiffe entgegen, als sie plötzlich von Nordost Feuer aus schweren Geschützen bekamen. Undeutlich bemerkte man dort einige Rümpfe großer Schlachtriesen. Da sich das Feuer verstärkte, zogen sich die Kleinen Kreuzer und Torpedoboote zurück. Der Vorstoß Beattys wird bezweckt haben, Jellicoe Zeit und Raum zur Entfaltung und Einreihung seiner Großstreitkräfte zu schaffen und vor allem zu verhindern, daß sich die Deutschen zwischen die beiden englischen Flottenteile drängten. So gelang es, die englischen Panzerkreuzer im Kreisbogen vor den Hauptteil der Jellicoeschen Linienschiffe zu bringen, doch blieb eine Lücke zwischen diesen und den etwas weiter zurück befindlichen Queen-Elizabethern.

Deutscherseits hatte man in der unsichtigen Luft zunächst nur schattenhafte Schiffsrümpfe und das Aufblitzen von Schüssen zu erkennen vermocht. Auf den Feind zu stürmten wieder kleine Kreuzer und Torpedoboote, wodurch ein lebhaftes Feuergefecht entstand. Zwischen den beiden Linien, ungefähr in der angegebenen Lücke, lag der Kleine deutsche Kreuzer „Wiesbaden" bewegungslos durch einen Treffer in den Maschinenraum, was ihn aber nicht abhielt, ununterbrochen zu schießen. Um dieses Schiff entwickelte sich ein heftiger Kampf, während Jellicoe 6 ältere Panzerkreuzer absandte, um die Verbindung mit den Queen-Elizabethern herzustellen, von denen namentlich zwei, der „Black Prince" und der „Defence" den „Wiesbaden" unter Feuer nahmen. Dann wurden sie und die anderen 4 Panzerkreuzer von den vorbeifahrenden deutschen Linienschiffen auf geringen Abständen bearbeitet, was zur Folge hatte, daß beide vorgeschobenen Schiffe, der „Black Prince" und der „Defence" und bald auch der „Warrior" sanken. Ununterbrochen wehrte sich der „Wiesbaden", bis die Übermacht ihn vernichtete.

Inzwischen hatte Jellicoe durch seinen Kreissüdkurs einen Vorsprung vor den neben ihm fahrenden deutschen Panzerkreuzern gewonnen, die dadurch in schwerstes Feuer der weit überlegenen Kaliber gerieten. So raste die wilde Jagd durch Rauch und Pulverdampf einher in einer Entfernung von nur 8 bis 11 km. Gewaltige Wassersäulen ließen die Schiffe bisweilen ganz verschwinden, dazu die Blitze der Schüsse und der platzenden Granaten, Sprengwolken und ein wahnsinniges Getöse. Plötzlich 8 Uhr 35 warf Scheer seine Linie mit kühner Wendung fast auf Gegenkurs nach Westen herum. Es geschah augenscheinlich zur Entlastung seiner gefährdeten Panzerkreuzer und zur Verwirrung der Engländer, vielleicht auch um die Queen-Elizabether abzudrängen. Die schwierige Bewegung vollzog sich tadellos. Nur die Queen-Elizabether schlossen sich der Kursänderung an. Nach kurzer Zeit 8 Uhr 55 erfolgte wieder eine Wen-

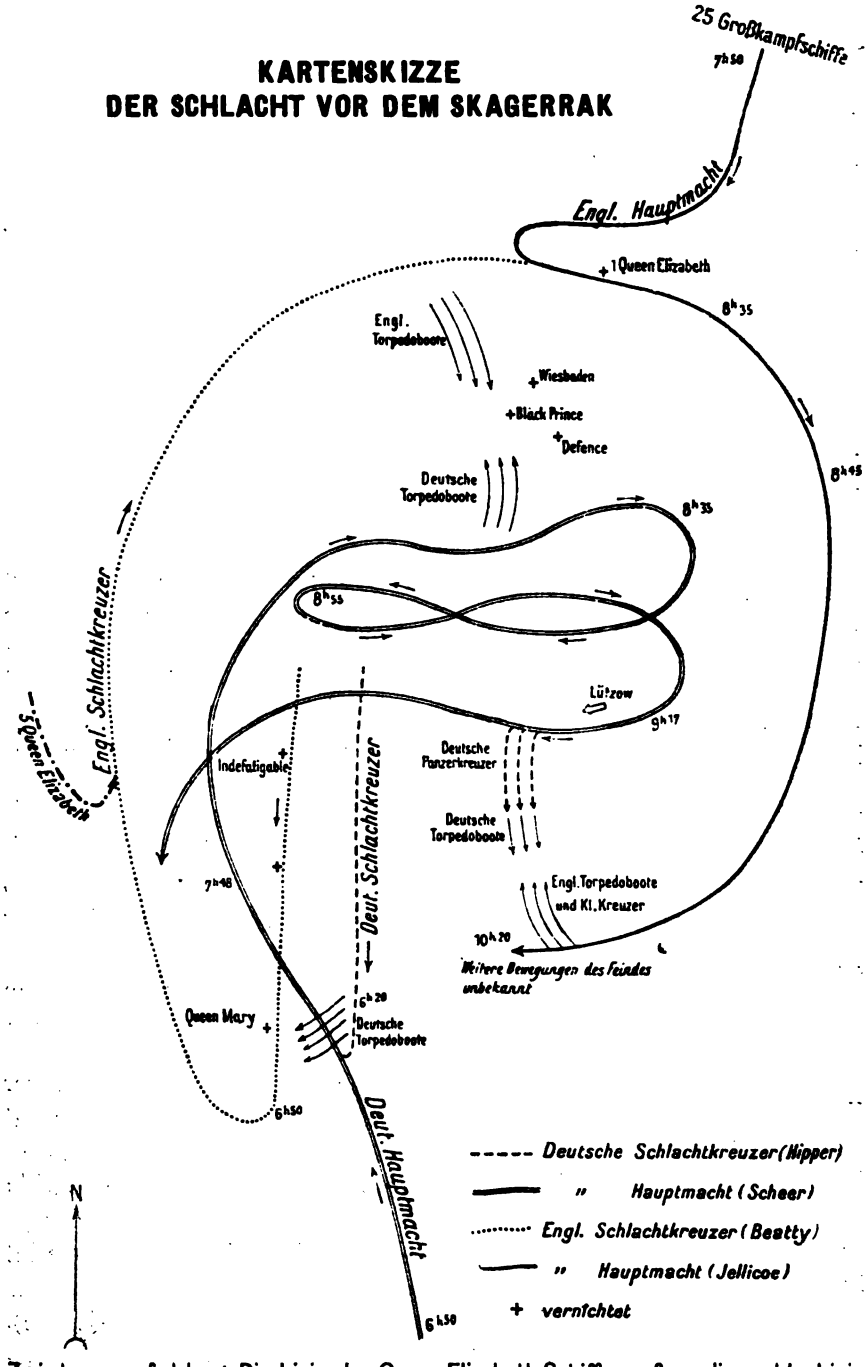
dung, diesmal auf Ostkurs, so daß eine Doppelschleife entstand, an deren Ende man abermals die inzwischen südwestwärts steuernde englische Hauptflotte erreichte. Was Scheer beabsichtigt hatte, war gelungen; die feindliche Streitmacht war in Unordnung geraten, die Beattyschen Panzerkreuzer gerieten außer Fühlung mit den Linienschiffen und sichteten erst 9 Uhr 14 wieder den Gegner, die Queen-Elizabether fuhren ebenfalls für sich und augenscheinlich noch andere Flottenteile. Der „Invincible" und ein Schiff der „Queen-Elizabeth"-Klasse hatten Explosionen und sanken; ein anderes der letzteren Art drehte sich im Kreise herum, ein viertes der „Iron-Duke"-Klasse erhielt einen Torpedotreffer. Doch auch der deutsche „Lützow" mußte ausscheiden. Zwar blieb er noch bewegungsfähig, aber da seine drahtlose Telegraphie zerstört war, verließ Admiral Hipper dieses sein Flaggschiff in schwerstem Feuer, um sich auf den „Derfflinger" zu begeben. Langsam senkte sich die Abenddämmerung herab und beschränkte die Fernsicht noch mehr.

Durch das Zurückbiegen der deutschen Hauptlinie nach Osten, Süden und Südwesten gelangte sie um 9 Uhr 15 wieder in Vollkampf mit den Schlachtschiffen Jellicoes und zwar derartig, daß ihre Anfangsfahrzeuge vor den feindlichen zurückstanden, also schräge von vorn und seitwärts beschossen werden konnten. Um dem zu begegnen, griff Scheer zu einem Doppelangriffe. In höchster Fahrt stürmten die Hipperschen 4 Panzerkreuzer auf den vorderen Teil der feindlichen Flotte. Sie gelangten bis 6000 m heran, dann brachen die Torpedoboote vor, welche bisher die Spitze der deutschen Schlachtlinie gebildet hatten, gedeckt etwas durch Dunst und Rauch. Ein schwerer Granathagel, Kleine Kreuzer und eine Zerstörerflottille werfen sich ihnen wuchtig in den Weg. Letztere faßt weiter nach, verfällt dadurch aber der Vollwirkung der deutschen schweren Geschütze. Andrerseits gelingt es den deutschen Booten, nahe genug an die feindlichen Linienschiffe zu kommen, um ihre Torpedos abzuschießen, dann kehren sie zurück mit Verlust nur eines Bootes.

Nun ebbt sich die Kampftätigkeit für eine kurze Zeit ab, bis ein neuer Vorstoß der deutschen Torpedoboote, und zwar in größerem Umfange mit fast sämtlichen Schiffen erfolgt. Er zielt zugleich auf den Anfang und die Mitte der feindlichen Schiffsreihe, durchstürmt die Qualmwolke und will in Tätigkeit treten, findet aber den Kampfplatz leer. Nur noch Kleine Kreuzer und Zerstörer werden abfahrend in nordöstlicher Richtung sichtbar. Jellicoe hat das Gefecht abgebrochen und ist in Dunst und Dämmerung verschwunden. Die Uhr zeigte ungefähr auf $^1/_2$10 (nach deutscher Sommerzeit auf 10 Uhr 20).

Zwei Stunden lang hatten die beiden Schlachtflotten miteinander gerungen.

KARTENSKIZZE
DER SCHLACHT VOR DEM SKAGERRAK



Zeichnungsfehler: Die Linie der Queen-Elizabeth-Schiffe muß an die rechte Linie der britischen Panzerkreuzer, welche auf Südkurs geht, geführt werden.

Nacht und Morgen.

Als der Feind verschwunden war und sich nicht wieder zeigte, nahm die deutsche Hauptmacht nach einiger Zeit ihren Kurs in der Richtung Helgoland. Man rechnete damit, daß Jellicoe versuchen werde, sie am nächsten Morgen weiter südlich abzuschneiden. Jellicoe steuerte anfangs nord- und nordostwärts. Augenscheinlich schwankte er, was zu tun. Er befand sich durchaus imstande, den Gegner nochmals zu stellen, denn wegen der langen jütischen Küste und der Lage ihrer Häfen mußten die Deutschen südwärts steuern, waren also leicht zu finden und ebenso leicht einzuholen, weil ihre älteren Linienschiffe langsamere Fahrt hatten als die schnelleren englischen Schiffe. Aber der britische Admiral befand sich unter dem Druck der Ereignisse. Der Feind hatte sich entschieden überlegen gezeigt und ihm ungemein schwere Verluste beigebracht, seine Streitkräfte waren teilweise auseinander geraten, und bei Nacht drohten Torpedobootangriffe gefährlich zu werden. Überdies standen seine Aussichten schlechter als zuvor, weil er mit wesentlich geringeren Kräften den Kampf erneuern mußte. Er wählte deshalb einen Mittelweg; durch seine Aufklärungsboote unterrichtet, wo die deutsche Hochseeflotte sich nicht befand, steuerte er mit Hellwerden eine Zeitlang auf Südkurs, wandte sich dann wieder mehr nordwärts und begab sich nach einigen Verzögerungen heimwärts. Es handelte sich hierbei nicht um eine militärische, sondern um eine politische Maßnahme, weil sich nun sagen ließ, die britische Flotte habe den Feind südwärts erwartet, ihn aber nicht gefunden; sie habe das Schlachtfeld behauptet, sei mithin Sieger geblieben.

Zunächst mußte beiden Teilen daran liegen, zu erkunden und dem Feinde während der kurzen Dunkelheit Schaden zuzufügen. Damit traten die leichten Streitkräfte in Wirksamkeit. Deutscherseits schickte man fast sämtliche Torpedoboote auf Aufklärung und ließ nur einige Kleine Kreuzer zur unmittelbaren Deckung. Den Engländern erlaubte ihre weit größere Bootzahl, bloß einen Teil zu verwenden und den andern kleineren zurückzubehalten.

Leider gehen die englischen und die deutschen Angaben über die Nachtunternehmungen ganz auseinander, wobei sich aber zeigt, daß jene mit der Absicht entstellt sind, das Ende der Schlacht, die mißliche Lage und das Vermeiden eines neuen Großkampfes zu vertuschen. Soviel ist sicher: Der Hauptteil der Jellicoeschen Streitkräfte stand nördlich vom Schlachtfelde, einige Schiffe, wohl stärker beschädigte, hatten sich augenscheinlich ohne Befehl weiter ostwärts in den Schutz des dänischen Skagen begeben; ungefähr südwestlich von Jellicoe befand sich Beatty mit den Panzerkreuzern. Ob die Queen-Elizabeth-Schiffe bei ihm waren, bleibt zweifelhaft. Dazu gesellten

sich noch Sprengstücke; so hatte z. B. die 13. Torpedobootflottille den Anschluß verloren.

Nun berichtet Beatty, daß er mit 2 Geschwadern Kleiner Kreuzer und den Panzerkreuzern westwärts fuhr, dabei auf deutsche Schlachtkreuzer und Linienschiffe stieß, mit denen er ein kurzes, schweres, vorteilhaftes Gefecht bestand, bis sie im Halbnebel westwärts verschwanden. Erst etwa 11 Uhr 30 wird er Jellicoe über Standort und Fahrtrichtung Mitteilung gegeben haben, um schließlich auf dessen Kurs zu gehen. In welcher Richtung dieser führte, sagt er nicht.

Jellicoe seinerseits erzählt, daß 3 seiner Flotillen mehrere Angriffe unternahmen. Die eine hätte den „Tipperary" verloren, die zweite Kleine Kreuzer und 6 große Schiffe angegriffen, von denen eines durch Torpedotreffer zum Sinken gebracht wurde (es war, wie wir sehen werden, der „Pommern"), 20 Minuten später machte die Flottille einen zweiten Vorstoß, traf abermals ein Großschiff und wurde von Kleinen deutschen Kreuzern bis auf die Hauptmacht zurückgetrieben. Die dritte Flottille dürfte nur mit einem deutschen Torpedoboote ins Gefecht gekommen sein.

Bei Tagesanbruch soll sich die britische Schlachtflotte südlich und westlich von Horns Riff befunden haben, um dann nordwärts zu steuern auf der Suche nach dem Feinde und zur Sammlung der eignen Kreuzer und Zerstörer. Hier ist die Sachlage ganz offensichtlich entstellt. Es ist getan, als hätten die Engländer den Deutschen den Heimweg verlegt und vermuteten sie nun nordwärts, während sie sich im Süden der britischen Flotte bewegten, wie Jellicoe durch seine aufklärenden Zerstörer mehr wie zu gut erfahren mußte. Es heißt dann, erst um 11 Uhr morgens sammelten sich die Zerstörer, während die Schlachtflotte bis 1 Uhr nachmittags in der Nähe des Schlachtfeldes blieb, ohne etwas vom Feinde zu bemerken. Abends 11 Uhr 30 war sie wieder gefechtsklar. Diese ganze Darstellung soll nur irreführen und den Anschein erwecken, die Engländer hätten das Schlachtfeld behauptet, wogegen die Deutschen zurückgewichen seien. Tatsächlich weilte die britische Flotte ganz wo anders, und gibt es auf See überhaupt kein Schlachtfeld im Sinne einer Landschlacht.

Suchen wir uns möglichst zu vergegenwärtigen, wie sich die Dinge in Wirklichkeit ereigneten. Die Engländer verwendeten geschickt ihre leichten Streitkräfte. Während sich der Hauptteil ihrer Flotte nördlich vom Schlachtfelde zusammenfand, sandten sie leichte Kreuzer und Zerstörer nach Süden. Außer ihnen kamen auch noch Streitkräfte von vorn und seitwärts an die Deutschen heran. Kurz nach Mitternacht begegnete ein Schiff der „Arethusa"-Klasse den deutschen Kleinen Kreuzern „Hamburg" und „Elbing", die es schwer beschädigten. Etwas später stießen sichernde deutsche Kleinkreuzer auf

überlegene feindliche Kräfte: auf 5 Kreuzer der „Aurora"- oder einer ähnlichen Klasse. Es entwickelte sich ein Nachtgefecht, bei dem „Frauenlob" stark beschossen wurde, in Brand geriet, einen Torpedotreffer erhielt und sank, noch feuernd, als das Wasser die Geschütze schon überspülte.

Von 1 bis 3 Uhr griffen feindliche Zerstörer und Kleine Kreuzer deutsche Schiffe an. Es gab harte Arbeit auf beiden Seiten. Da den Deutschen die fortgesandten Torpedoboote fehlten, gelangten die Zerstörer bis in bedeutende Nähe, verfielen dadurch aber dem sicher treffenden Feuer der deutschen leichten Artillerie, die einen Feind nach dem anderen versenkte. Das Spitzenschiff, der „Westphalen", erledigte allein deren 6, der „Nassau" überrannte einen siebenten. Als ein anscheinend verirrter britischer Panzerkreuzer ahnungslos bis auf 1000 m heranging, bearbeiteten die deutschen Linienschiffe ihn derartig, daß er in 40 Sekunden weißglühte. Freilich erlagen auch die Kleinen deutschen Kreuzer „Rostock" und „Elbing". Jener bekam einen Torpedotreffer, dieser stieß beim Ausweichen mit einem Kameraden zusammen und sank später, doch wurde von beiden Schiffen die Mannschaft gerettet, trotz der Anwesenheit feindlicher Streitkräfte. Auch anderwärts entwickelten sich Gefechte. Bei der Dunkelheit vermochten sich Feind und Freund oft nicht zu unterscheiden, so daß man mit Erkennungssignalen aushelfen mußte.

Die 13. Flottille der Aufklärungsflotte Beattys verlor den Anschluß an die Schlachtkreuzer und fuhr nach Süden. Dabei traf sie auf große Schiffe, die sie für eigne hielt, bis diese feuerten und den ganz neuen Zerstörerführer „Turbulent" vernichteten. Deutsche Torpedoboote retteten die Überlebenden. Ebenso erging es dem Schwesterschiff, dem „Tipperary" von der Hauptflotte. Er stieß ungemein schneidig vor und geriet in den Schußbereich von 4 deutschen Zerstörern. Dreist nahm er den Kampf auf, lag aber durch einen Treffer in die Maschine bald bewegungslos, worauf er versenkt und seine Besatzung gefangen wurde.

Das weite Kampffeld bot einen fast geisterhaften Anblick, denn das Öl der getroffenen Schiffe brannte lichterloh wie Fackeln.

Die deutscherseits zum Aufsuchen des Feindes ausgesandten Streitkräfte retteten eine Anzahl Engländer von den während der Schlacht untergegangenen Schiffen, erreichten aber nur wenig Fühlung mit dem Feinde. Es beruhte dies darauf, daß die abzusuchende Meeresfläche zu groß und deshalb das Finden schwer war. Gegen Mitternacht begegnete eine Abteilung englischen Zerstörern. Die Deutschen eröffneten das Gefecht mit einer Salve auf den „Gehenna"[1]), der brennend versank. Sein Nachbar, der „Eblis", verwundete durch Torpedoschuß ein deutsches Schiff, erhielt aber selber einen

[1]) Gehenna, Eblis, Goblin sind willkürliche Namen, die der Verfasser seiner englischen Vorlage entnahm. Diese wollte die wirklichen Ereignisse verschleiern.

Treffer und wurde halb gerammt. Auch bei ihm brach Feuer aus, das aber gelöscht werden konnte. Nicht minder sah sich der dritte Zerstörer „Goblin“ rasch arg zugerichtet, er fuhr in das Vorderteil eines vierten Kameraden, dem ein fünftes Schiff das Hinterteil wegriß. Vergeblich suchte man den „Goblin“ zu retten, er mußte versenkt werden. Nur einer deutschen Halbflottille von Großtorpedobooten gelang es, zwischen 12 und 1 Uhr nachts die feindliche Hauptmacht in der nördlichen Nordsee zu sichten. Sie ging zwar möglichst nahe heran, stieß aber auf erdrückende Gegenwirkung. Während sie 10 Boote zählte, führten die Engländer 8 Kreuzer samt 30 Zerstörern vor, und im Hintergrunde befanden sich wahrscheinlich noch Panzerkreuzer. Dazu kam die helle nordische Nacht mit großer Sichtigkeit. Unter solchen Umständen durften die Boote nicht angreifen, sondern begaben sich über Skagen zurück nach der Ostsee.

Die herbste Einbuße brachte den Deutschen der Morgen. Eben dämmerte es, und die Gefahr von Torpedobootsangriffen schien vorüber zu sein, da traf ein feindlicher Torpedo das ältere Linienschiff „Pommern“ so unglücklich in die Geschoßkammer, daß es aufflog und sofort sank, derartig schnell, daß der Hintermann gegen die Mastspitzen stieß. Niemand von der Besatzung wurde gerettet. Inzwischen arbeitete man an der Rettung des schwer verwundeten „Lützow“ mit äußerster Anstrengung. Noch bewegte er sich mit eigner Kraft und wurde zugleich geschleppt. Doch die Verhältnisse gestalteten sich immer ungünstiger. Schließlich mußten die begleitenden Torpedoboote die Mannschaften unter großen Gefahren übernehmen, bis das Wasser über das Deck des Riesen spülte und man ihn versenkte.

Als die Morgensonne erstrahlte, bemerkten einige herbeigerufene Luftschiffe die britische Großflotte nicht mehr in der Nähe des Schlachtfeldes, wohl aber eine Anzahl feindlicher Tauchboote und vor allem eine neue Flotte, bestehend aus 12 älteren Linienschiffen mit dem üblichen Beiwerk an Kleinen Kreuzern und Torpedofahrzeugen. Sie kam aus Südwest, aus der Kanalgegend und stand etwa 60 Seemeilen nördlich Terschelling, drehte aber nach Westen ab. Offenbar hatte Jellicoe sie herbeigerufen, um sie zu völliger Vernichtung der Deutschen zu verwenden. Da hierfür aber keine Aussicht mehr blieb, entfernte sie sich bei Zeiten.

Die deutsche Hochseeflotte verweilte noch ein wenig bei Horns Riff, um etwa eine neue Schlacht anzunehmen. Als kein Feind sich zeigte, dampfte sie in Kiellinie nach Wilhelmshaven, wo sie in der Abenddämmerung des Himmelfahrtsdonnerstag eintraf. Nur der schwer verwundete „Seydlitz“ und einige beschädigte Boote kamen später an.

Unterdessen hatte Jellicoe seine verstreuten Streitkräfte möglichst gesammelt, was aber nur ungenügend gelungen zu sein scheint, wohl weil

die Funkentelegraphieeinrichtungen bisweilen versagten. Aus dieser Erwägung heraus, verbunden mit der Erkenntnis seiner bedeutenden Verluste, der vielfachen schweren Verwundungen der übriggebliebenen Schiffe, des Mangels an Schießbedarf u. a. gab er die Hoffnung zur Erneuerung der Schlacht auf. Erst spät muß er auf weitere Kämpfe verzichtet haben, weil er sonst die Ersatzflotte früher abbestellt hätte. So kehrte er denn nach Schottland zurück, das er ziemlich zur selben Zeit erreichte, wie seine Feinde Wilhelmshaven. In welchem Umfange die Flotte mitgenommen war, beweisen die Tatsachen, daß die Häfen von Yarmouth und Hull seit dem 1. Juni für neutrale Schiffe gesperrt und andere von Handelsschiffen geräumt wurden. Noch am 22. Juni fanden sich alle Docks vollauf mit Wiederinstandsetzung der Flotte beschäftigt, selbst französische Docks wurden zur Hilfeleistung herbeigezogen. Die britische Admiralität rief sofort alle im Mittelmeere und im Atlantischen Ozean kreuzenden Kriegsschiffe, sowie die Hälfte ihrer Auslandbesatzungen zurück.

Erörterungen.

Das erste Telegramm des deutschen Admiralstabs erschien in den Morgenblättern des 2. Juni. Es ließ sofort einen großen Erfolg der jungen Flotte erkennen, machte aber wegen seiner sachlichen Kürze keinen besonderen Eindruck. Erst eine Ergänzung am folgenden Tage brachte die ungeheure Tragweite zum Bewußtsein der Menge. Stolz und Siegesfreude herrschten, die leider durch die verspätete Ergänzung des Hauptverlustes, nämlich den des „Lützow", etwas gestört wurde, während sie beim Feinde und beim völlig überraschten neutralen Auslande zu allerlei Verdächtigungen Anlaß gab.

Die britische Admiralität stand dem für sie niederschmetternden Ereignisse zunächst so ratlos gegenüber, daß selbst die wohleingerichtete Lügenberichterstattung versagte. Im Laufe des 2. Juni veröffentlichte sie nur kurz, daß „in einer Seeschlacht" 10 namhaft gemachte Kriegsschiffe gesunken seien und andere noch vermißt würden. Abends erschien dann eine zweite Mitteilung, welche die Verluste der Deutschen derartig aufzählte, daß sie als ungefähr ebenso bedeutend wie die der Engländer, eher noch etwas größer erschienen.

Schon am Freitag Abend ergriff eine ungeheure Erregung die britische Bevölkerung, welche zu wilden Gerüchten führte. Der Pöbel stürmte deutsche Bäckerläden, die Londoner Handelskammer schloß alle deutschen und österreichischen Mitglieder aus; man verlangte die Einsperrung sämtlicher naturalisierten Deutschen und Österreicher. Die Admiralität fand sich rasch in die Lage. Am dritten Tage gestaltete sie die Schlacht zu einem großen Siege, und wo dies mit bestem Willen nicht durchführbar war, ließ sie alle nur denk-

baren Umstände obwalten, daß Great Britain die Deutschen nicht völlig zerschmettert hatte: die unsichtige Luft, den Stand der Sonne, die Niederträchtigkeit eines deutschen Minenfeldes, das Eingreifen der stets gegenwärtigen Zeppeline und Tauchboote. Ja, man schilderte den Hergang so, als ob es Beatty endlich gelungen sei, die deutsche Flotte aus ihrem sicheren Aufenthalte hervorzulocken und er dann allein gegen sie fechten mußte, während sie sich mit weit überlegenen Geschützen gedeckt hinter einem Minenfelde im Schatten der dänischen Küste befand. Jellicoe seinerseits erklärte, er habe das Schlachtfeld behauptet, die deutsche Flotte es geräumt.

Tatsache ist, daß die Deutschen in starker Minderheit fochten, und daß weder ein Zeppelin noch eines ihrer Tauchboote zur Stelle war.

Trotz aller britischen Machenschaften ist die Wahrheit denn auch allmählich im Auslande durchgesickert, am raschesten erkannte sie die Hochfinanz. Selbst in dem befreundeten Neuyork gestalteten sich die Kurse ungünstig bis zu einer kleinen Panik. Man konnte und wollte die Schlappe des meerbeherrschenden England nicht einsehen, und doch mußte man.

Das alles, obwohl sich die Aussichten eines Sieges schlechterdings auf englischer Seite befanden. Dem deutschen Admiral stand nur ein Tonnengehalt von höchstens 670 000 t zur Verfügung, dem britischen ungefähr 1 300 000, wozu sich noch eine starke Überlegenheit an schwerster Artillerie gesellte. So betrug das Kräfteverhältnis mindestens 2 : 1, während die Verluste die Kehrseite aufwiesen: an Großkampfschiffen 1 : 4, an kleineren Fahrzeugen 1 : 2. Die Engländer hatten einen Ausfall von 169 000 t, die Deutschen von 60 700 t, mithin nur etwas über ein Drittel. Dabei ergaben sich die Einbußen des Feindes durchweg als Gesamtverluste, während die Deutschen die gefährdeten Besatzungen meistens retten konnten. Jene werden von den Engländern auf 6104 Offiziere und Mannschaften angegeben, dürften sich mit nicht gezählten Ausfällen, Verwundeten und unbrauchbar Gewordenen aber auf 10 000 oder wohl richtiger auf 12 000 Mann belaufen. Die Deutschen zählten 2414 Tote und 449 Verwundete. Gefangene machten sie 177, ihre Feinde keine. Der starke Abgang an Mannschaften traf die Engländer besonders hart, weil es sich um schwer zu ersetzende gediente Leute handelte, darunter 342 tote und vermißte und 51 verwundete Offiziere.

Fragen wir nun nach den Gründen des deutschen Erfolges, der um so höher eingeschätzt werden muß, weil jede Übermacht auf See weit unmittelbarer wirkt als zu Lande, wo der Schwächere durch Bodengestaltung und Befestigungen nachhelfen kann. Das deutsche Ergebnis beruhte nicht auf Einzelheiten, sondern auf dem Gesamtwesen der jungen Flotte, welches dem britischen überlegen ist. Sie erntete die Frucht jahrzehntelanger, angestrengter Friedensarbeit vom Admiral bis zum letzten Heizer, die einer Einzel-

ausbildung der Besatzungen bis ins kleinste und die der sorgfältigsten Ausgestaltung der Schiffe samt Zubehör, der Erreichung des bestmöglichen Materials ebenso, wie die bedeutender Kenntnisse, Technik, Pflichttreue und Manneszucht, das Zusammenwirken tadelloser Leute mit leistungsfähigstem Geräte. Nur unter solchen Umständen durfte die Oberleitung überhaupt die Schlacht wagen. Sie hatte felsenfestes Vertrauen auf sich und ihre Flotte, und dieses rechtfertigte sich glänzend. Selbst im schwersten feindlichen Feuer klappte alles: jedes Schiff blieb in der Hand des Befehlshabers, jedes vollführte glatt die schwierigsten Bewegungen, jedes Geschütz wurde bedient mit unerschütterlicher Ruhe und sachgemäßem Verständnisse. Ein gemeinsamer Wille durchbebte alles, man möchte sagen: Offizier, Mannschaft, Schiff und Geschütz.

Die deutsche Führung, das deutsche Schiff und die deutsche Mannschaft übertrafen die der Engländer. Das Schiff war besser gebaut und gepanzert, wenngleich es an Schnelligkeit etwas nachstand, und wie das Schiff, so die Ausstattung. Krupp besiegte Armstrong.

Den Träger der Schlacht bildet das Großkampfschiff: das Linienschiff und der moderne Panzerkreuzer, dessen Hauptwirkung auf seiner schweren Artillerie beruht. Hier bewährten sich deutscherseits Geschütz, Geschoß, Schießverfahren und Geschützbedienung als erstklassig, zumal wenn die Mittelartillerie vollwertig eingreifen konnte. Englische Schlachtteilnehmer berichten, daß das Feuer auf die „Queen Mary" gewesen sei, wie wenn ein Wirbelsturm einen Wald niederwerfe. Die britischen Salven lagen gut, rund um den Gegner, trafen ihn aber wenig. Dazu kommt, daß die britische Großkanone nur 80 bis 100 Schuß verträgt, weil sie dann abgenutzt ist. Die deutsche leistet das Vielfache. Da die Engländer zur Erzielung schnellerer Fahrt schwächere Panzer benutzten, so wurden diese von den deutschen Granaten durchschlagen, während die schwereren englischen vom deutschen Nickelstahlpanzer abprallten. Aus diesen Umständen erklärt sich, daß 5 deutsche Panzerkreuzer mit schwächerem Geschütz im Kampfe wider 6 überlegene englische verhältnismäßig rasch 2 erledigten und sich dann noch ununterbrochen gegen die gewaltigen Queen Elizabether zu behaupten vermochten.

Als ausgezeichnete Ergänzung der Großkampfschiffe bewährten sich die Torpedoboote, welche in der Schlacht ungefähr wie die Reiter auf dem Lande gehandhabt wurden. Man warf sie auf den Feind, wenn es galt, seinen Druck zu verringern oder ihn zu verwirren. Todesmutig mit prachtvoller Technik stürmten die schwarzen Gesellen vor durch den ihnen entgegenschlagenden Kugelregen, um sich geschickt wieder in Sicherheit zu bringen, wenn es not tat. Welchen Eindruck ihr Verhalten auf Jellicoe machte, beweist am besten die Tatsache, daß er die Schlacht nach einem Torpedobootangriffe abbrach und während der Nacht einen solchen befürchtete.

Nun muß man ſich hüten, die britiſche Flotte etwa gering einzuſchätzen. Das Schiffsweſen liegt dem britiſchen Inſelbewohner im Blut, ſeine Seeleute fochten voller Selbſtgefühl tapfer und zäh. An die Schiffe ſamt Ausrüſtung hatte das Land ungeheure Summen verwandt. Wenn dennoch die ſchwächeren Deutſchen die Oberhand behaupteten, ſo beruht das auf einem faſt überall vorhandenen Mehr.

Dies zeigt ſich ſchon in der Führung. Sowohl Hipper wie Scheer leiteten ausgezeichnet, ohne Furcht, doch auch ohne Überſchneidigkeit. Das Zuſammenarbeiten ihrer beiden Flotten ließ nichts zu wünſchen und klappte vortrefflich. Die Schiffsverbände hielten gut zuſammen, und die Oberleitung verſtand ſtets ausreichende, bisweilen ſogar überlegene Kräfte an der entſcheidenden Kampfſtelle zu haben. Anders auf britiſcher Seite. Da warf ſich Beatty unbedacht auf den Feind und verfolgte einen ſüdlichen Kurs, der geradeswegs der deutſchen Hauptmacht entgegenführte. Er dachte nicht an dieſe und hoffte die Entſcheidung ſchon allein durch ſeine Überlegenheit erzwingen zu können. So ging er gleichſam nach vorn durch. Seine Hoffnung ſcheiterte aber an dem vortrefflichen deutſchen Geſchütz und am Erſcheinen der deutſchen Hauptmacht. Das Verhalten bewirkte ferner, daß die Queen-Elizabether nur langſam und kaum rechtzeitig aufzukommen vermochten. Reichlich ſpät drehte er ab auf Gegenkurs, und dann fuhr er wieder zu ſchnell, um den Deutſchen den Weg zu verlegen, ohne zu bedenken, daß die dadurch vereinſamten Queen-Elizabether nun zugleich von den deutſchen Panzerkreuzern und den Spitzenſchiffen der deutſchen Hauptmacht verarbeitet wurden, wodurch ſie ein wertvolles Schiff verloren. Die Tätigkeit der engliſchen Panzerkreuzer blieb in der Folge gering; ſie hatten bereits zu ſchwer gelitten. Zuſammengefaßt: Beatty war ein Draufgänger und brachte die ihm unterſtellten Geſchwader einzeln in ungünſtige Verhältniſſe.

Die deutſche Hauptmacht griff zur rechten Zeit ein, die Jellicoes viel zu ſpät und dann mit ungenügender Kenntnis der augenblicklichen Sachlage, was mit Zerſtörung der Funkſpruchseinrichtung auf dem Beattyſchen Flaggſchiff „Lion" zuſammenhängen kann, vielleicht aber auch auf Beattys Eigenwillen zurückgeht. Erſt nachdem die Hauptſchlacht über eine viertel Stunde tobte, um 8 Uhr 14, gelangten beide Admirale in optiſche Verbindung. Jellicoe ſagt ausdrücklich: „In dieſem Abſchnitt des Kampfes war für mich beſondere Sorgfalt nötig, damit unſere eignen Schiffe nicht mißverſtändlich für feindliche gehalten würden". Das beweiſt Unſicherheit und mangelhafte Verbindung der beiden Flottenteile. Als Jellicoe von Norden her auf der Oſtſeite der Schlacht herankam, ſah er im Südweſten nur das Aufblitzen von Schüſſen. Er ſcheint nun zunächſt Vereinigung mit den in voller Tätigkeit befindlichen Elizabethern geſucht zu haben und ſteuerte weſtwärts, er-

kannte dann aber, wie wir ausführten, daß er die Seinigen nur im umgekehrten Kurse kreuzen würde; so wandte er sich ein Stück westwärts zurück, um schließlich südwärts abzudrehen und vor den Kurs der deutschen Schlachtlinie zu gelangen. Mit diesen unnötigen Bewegungen verlor er Zeit. Den Elizabethern sandte er nur ein Geschwader älterer Panzerkreuzer zu Hilfe. Diese waren aber ihrer Aufgabe nicht gewachsen, gerieten in ein verheerendes Feuer der deutschen Breitseiten, büßten 2 Schiffe ein, während der Rest stark mitgenommen weichen wußte. Wieder also war derselbe Fehler wie bei Beginn des Kreuzerkampfes gemacht, die furchtbare Wirkung des deutschen Geschützfeuers unterschätzt. Jellicoes Absicht ging offenbar dahin, sich auf der Ostseite vor die Deutschen zu legen, um sie dann nach Südwesten und Westen zu umfassen, sie von ihren rückwärtigen Verbindungen abzuschneiden und möglichst nach der Seite von England hinüberzudrängen. Wäre dies gelungen, hätte die Schlacht mit Vernichtung der Deutschen enden können. Aber es glückte keineswegs. Jellicoe kam nicht schnell genug vorwärts und erhielt schon während des Südkurses schwerstes Feuer, dem er freilich mehr als gewachsen war. Aber noch bevor er seine Wendung nach Westen ausführen konnte, kam Scheer ihm mit weit größerer Beweglichkeit zuvor und warf seine Flotte auf Westkurs und dann wieder auf Ostkurs, damit eine Doppelschleife bildend. Dies verwirrte die Engländer. Sie folgten der feindlichen Bewegung nur teilweise, die Elizabether kamen dadurch aus der Verbindung mit der Hauptmacht, und Beattys schwer beschädigte Panzerkreuzer verließen den Kampfplatz eine Zeitlang ganz. Als nun noch die deutschen Schlachtkreuzer ihre Ungebrochenheit bewiesen und die Torpedoboote vorführten, welche trotz des teilweis geringen Restes ihrer Torpedos schneidig angriffen, da muß Jellicoe gedacht haben, eine Fortsetzung der Schlacht bringe zu große Verluste. Er brach sie deshalb ab ohne sichtbaren äußeren Grund, verlor sich im Dunkel und fuhr nordwärts. Freilich, in seinem Berichte sind seine Schlacht- und Panzerkreuzerflotten mit Südkurs bis Tagesanbruch in die Nähe von Horns Riff Feuerschiff vorgestoßen, ohne die deutsche Hochseeflotte zu finden. Wenn er sie hätte finden wollen, wäre das gewiß möglich gewesen, weil diese sich nur in einer bestimmten Richtung zurückbewegen konnte und britische leichte Streitkräfte wiederholt auf sie trafen. Rein aus politischen Gründen steuerte Jellicoe gegen Morgen ein Stück nach Süden, wo er sich sicher vor dem Feinde wußte. Er gewann damit das Schlagwort, das Schlachtfeld behauptet und die Deutschen vergeblich gesucht zu haben. Nirgends bemerken wir während der Nacht bei dem britischen Admiral Kampfeswillen, wohl aber das Bestreben, sich vor Angriffen zu schützen und keine Großkampfschiffe aufs Spiel zu setzen. Wie dieser Gedanke ihn noch am Morgen beherrschte, zeigt die Tatsache, daß die neue von

Südwesten herandampfende Flotte reichlich spät Befehl erhielt, sich zurückzuziehen.

Als Aufklärungsadmiral griff Beatty zu schneidig an, wogegen Jellicoe als Vertreter der Artilleriewaffe etwas übervorsichtig verfuhr. Ihm erging es ähnlich wie Bazaine bei Bionville. Er fand sich von dem Gedanken beherrscht und in seinem Kampfwillen gelähmt, daß er die Macht führe, auf der die Herrschaft seines Landes beruhe. Wurde sie zu sehr beschädigt oder gar vernichtet, dann war Britannien nicht mehr die erste Seemacht der Welt. Dieser politische Gedanke erschien Jellicoe offenbar wichtiger als der rein militärische Austrag der Sache. Ganz anders Scheer und seine Leute; sie hatten keine Nebenabsichten, sondern nur den einen unverrückbaren Willen zum Siege, äußerten ihn aber nicht in der unüberlegten Beattyschen Sportart, sondern fest begründet als Dienstpflicht. Scheer verlor die Führung keinen Augenblick aus der Hand, wußte dem Gegner durchweg seine Bewegungen aufzuzwingen und betätigte seine Kampfkraft bis zuletzt durch Torpedobootangriffe. Gerade mit dieser Unermüdlichkeit und scheinbaren Unerschöpflichkeit erschütterte er das Gemüt des feindlichen Flottenleiters und erzielte er den schließlich durchschlagenden Erfolg.

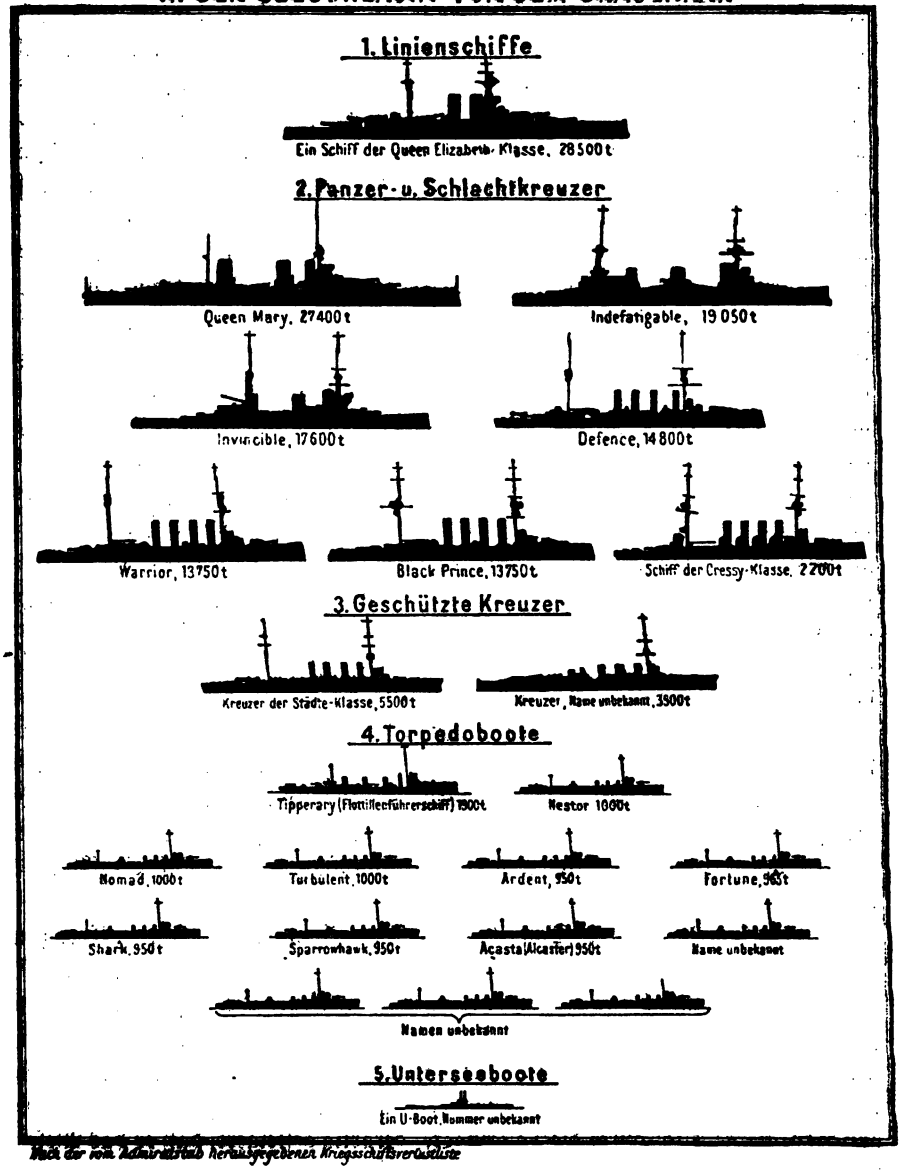
Vom englischen Standpunkte war es bei der tatsächlichen Lage der Dinge verständlich und wohl auch verständig, die Schlacht nicht bis zu Ende auszukämpfen oder am nächsten Morgen zu erneuern, denn soviel lag klar, die Deutschen hätten sich bis auf den letzten Mann gewehrt, und das bedeutete vielleicht den Untergang der britischen Flotte, obwohl dann auch von der deutschen nicht viel übriggeblieben wäre. Solchen Luxus konnte sich der kaufmännisch rechnende Sinn der Engländer nicht leisten. Und abgesehen davon, auf beiden Seiten hatte man sich stark verschossen, so daß man in dieser Hinsicht keinen übergroßen Gefechtswert mehr besaß. Am günstigsten wäre unter solchen Umständen für Jellicoe gewesen, den Kampf hinzuhalten, bis seine neue, noch völlig unberührte Ergänzungsflotte eingetroffen wäre. Sie hätte dann die Schlußentscheidung zu Britanniens Gunsten gegeben. Doch das war leichter gesagt als getan. Deutscherseits besaß man durch Flieger Kunde von ihrem Nahen und konnte demnach seine Maßnahmen treffen.

Fällt somit das Gesamturteil zugunsten der Deutschen aus, so muß zur Ehre der Engländer gesagt werden, daß die einzelnen Schiffe tapfer gefochten und namentlich die Kleinen Kreuzer und Zerstörer ungemein schneidig geführt wurden. Freilich gerade das bewirkte wieder Nachteile, vor allem den, daß sie zu dicht herankamen und dadurch in den Bereich der treffsicheren deutschen Artillerie gerieten. Es ist immer dasselbe Bild, Krupps Geschütze beherrschen das Schlachtfeld.

Vergleichen wir das Ereignis vor dem Skagerrak mit dem von Trafalgar, so ergeben sich fast nur Verschiedenheiten. Dieses war eine Absichts-, jenes eine Zufallsschlacht, hier befanden sich die feindlichen Verbündeten in der Übermacht, die Engländer in der Minderzahl, dafür besaß aber die feindliche Führung weder Mut noch Nerven, sondern taperte entschlußlos in die Schlacht hinein, die sie nicht mehr vermeiden konnte, während auf britischer Seite der größte Seeheld seines Volkes siegessicher dem Kampfe entgegensegelte. Bei den Verbündeten war alles Zerfahrenheit und Mangel an Zusammenhalt, wogegen die englische Flotte ein geschlossenes Ganzes bildete, derartig im Nelsonschen Sinne erzogen, daß sie nach dessen tödlicher Verwundung genau so handelte, als wenn er noch auf der Kommandobrücke gestanden hätte. Dem entsprachen auch die ungemein geringen Verluste der Sieger, die im Verhältnis am Skagerrak weit größer waren, weil die Engländer sich als wesentlich andere Gegner erwiesen wie seinerzeit Franzosen und Spanier. Eine Entscheidung konnte 1916 nicht erfochten werden, wie 100 Jahre früher, schon deshalb nicht, weil die Schlacht nicht zu Ende gedieh, mithin der letzte Waffengang wegfiel, der gewöhnlich die größten Verluste bringt. England behielt nach wie vor eine schiffsmäßige Überlegenheit, mit der es als Inselreich anders umzugehen verstand, als der Festlandherrscher Napoleon, dessen Schwergewicht auf dem Festlande beruhte und der demgemäß hier von einer Verwickelung in die andere geriet. Immerhin ist das Weltgefühl der unbedingten Überlegenheit Englands zur See durch den Heldengeist der Deutschen erschüttert. In die Herzen der Verbündeten zog Enttäuschung ein, in die der Neutralen Zweifel und selbst der eingefleischte und hochmütige John Bull fühlte sich nicht mehr ganz sicher in seiner Gottähnlichkeit. Die nordischen Reiche und Holland wurden vor der Möglichkeit eines Schicksals bewahrt, wie es Griechenland und Portugal hinnehmen mußten. Und die Brust des deutschen Seemannes schwellt Selbstbewußtsein und Vertrauen. So wenig es gleich in Erscheinung tritt: langsam bereitet sich ein Wandel in der Gesamtauffassung vor.

Dem Zufälligen der Schlacht und ihrer Unentschiedenheit entsprechen die Folgen. Beide Gegner liegen auf der Lauer und beobachten sich scharf, ohne sich aber zunächst wieder miteinander zu messen. Die Engländer wagten sich seitdem nie wieder auf 300 Seemeilen an die deutschen Häfen heran, und die Deutschen befanden sich nicht in der Lage, den Feind in seinen Gewässern aufzusuchen. Dafür wurde der Kleinkrieg fortgesetzt und ununterbrochen, namentlich durch die Tauchboote, derartig gesteigert, daß er das Wesen des Seekrieges bestimmte. Die Vernichtung traf nicht mehr die Schlachtschiffe, sondern die Handelsfahrzeuge, an Stelle der Großschlacht trat der

ENGLISCHE KRIEGSSCHIFFSVERLUSTE IN DER SEESCHLACHT VOR DEM SKAGERRAK



Nach der vom Admiralstab herausgegebenen Kriegsschiffsverlustliste

Raummangel, traten Hunger und Ausfall an Rohstoffen. — Wer am längsten aushält, gewinnt den Krieg.

Niemals in der Weltgeschichte haben so viele Menschen, so viele Großkampfschiffe von so gewaltiger Stärke, nie solche Riesenwaffen und solch ungeheuer entwickelte Technik miteinander gefochten als am Skagerrak. Dem entsprachen die Menschenverluste. Während die Engländer bei Trafalgar nur 449 Tote hatten, büßten am Skagerrak zugestandenermaßen 6104 Offiziere und Mannschaften ihr Leben ein. Die Spanier und Franzosen zählten bei Trafalgar 4522 Tote, die deutsche Hochseeflotte in der Entscheidung nur 2414, d. h. also rein an Toten halb so viel wie die Verbündeten 1805 und fast nur ein Drittel von den englischen, die in Wirklichkeit weit höher zu veranschlagen sind.

Der Sieg war vorzugsweise der schweren Artillerie und der Torpedowaffe zu danken. Die Geschützüberlegenheit der englischen Flotte erscheint an sich geradezu gewaltig. Ihr Gefechtswert stellte sich auf

64	38 = cm =	Kanonen zu	56 640 kg
160	34 = „	„ „	90 720 „
130	30,5 = „	„ „	50 115 „
			197 475 kg.

Dagegen ergeben die deutschen Geschütze nur

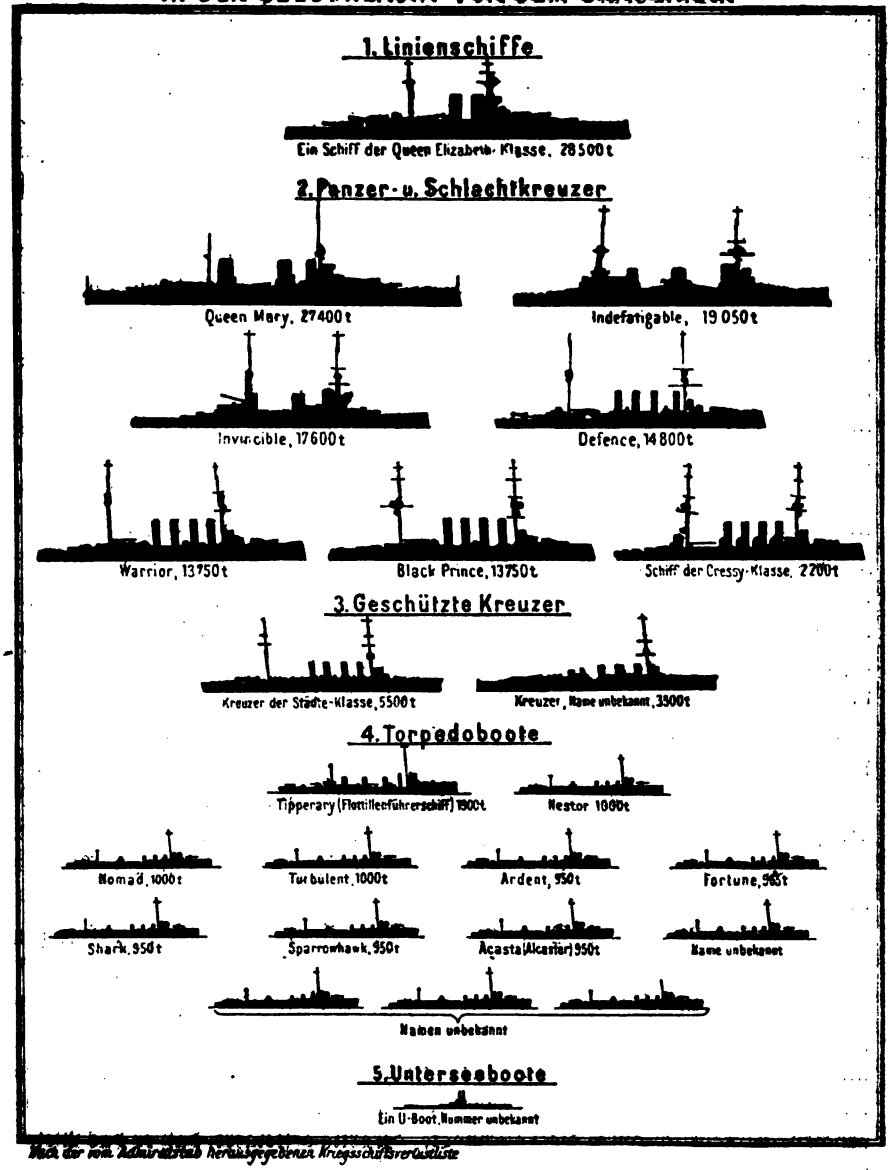
134	30,5 = cm =	Kanonen zu	60 060 kg
116	28 „	„ „	34 800 „
			94 860 kg.

Demnach war das Geschoßgewicht der englischen Granaten mehr als doppelt so groß.

Auch die Torpedowaffe wurde in der Schlacht stark benutzt.

Bezüglich der Einzelabschnitte gestalteten sich die Dinge folgendermaßen. In einem Teile des ersten Gefechtsabschnittes, der eine Stunde dauerte, hatten die Engländer 5 Linienschiffe und 5 Schlachtkreuzer gegen 5 deutsche Panzerkreuzer, d. h. es standen 44 deutschen Geschützen mindestens 88 englische gegenüber; jene besaßen ein Geschoßgewicht von 14 640 kg, diese von 57 400 kg, d. h. mithin vierfache Überlegenheit. Dies hätte für die Deutschen verhängnisvoll werden können, vielleicht werden müssen, wenn es Beatty gelungen wäre, sie gleich und rechtzeitig in Tätigkeit zu bringen. Doch das geschah nicht, und so ereignete sich, daß mehr als ein Achtel der englischen Streitkraft vernichtet und dazu noch 4 moderne Zerstörer, während der deutsche Verlust in diesem Zeitabschnitte nur aus 2 Torpedobooten bestand.

ENGLISCHE KRIEGSSCHIFFSVERLUSTE IN DER SEESCHLACHT VOR DEM SKAGERRAK



Nach der vom Admiralstab herausgegebenen Kriegsschiffsverlustliste

Raummangel, traten Hunger und Ausfall an Rohstoffen. — Wer am längsten aushält, gewinnt den Krieg.

Niemals in der Weltgeschichte haben so viele Menschen, so viele Großkampfschiffe von so gewaltiger Stärke, nie solche Riesenwaffen und solch ungeheuer entwickelte Technik miteinander gefochten als am Skagerrak. Dem entsprachen die Menschenverluste. Während die Engländer bei Trafalgar nur 449 Tote hatten, büßten am Skagerrak zugestandenermaßen 6104 Offiziere und Mannschaften ihr Leben ein. Die Spanier und Franzosen zählten bei Trafalgar 4522 Tote, die deutsche Hochseeflotte in der Entscheidung nur 2414, d. h. also rein an Toten halb so viel wie die Verbündeten 1805 und fast nur ein Drittel von den englischen, die in Wirklichkeit weit höher zu veranschlagen sind.

Der Sieg war vorzugsweise der schweren Artillerie und der Torpedowaffe zu danken. Die Geschützüberlegenheit der englischen Flotte erscheint an sich geradezu gewaltig. Ihr Gefechtswert stellte sich auf

64	38	cm	Kanonen zu	56 640 kg
160	34	"	" "	90 720 "
130	30,5	"	" "	50 115 "
				197 475 kg.

Dagegen ergeben die deutschen Geschütze nur

134	30,5	cm	Kanonen zu	60 060 kg
116	28	"	" "	34 800 "
				94 860 kg.

Demnach war das Geschoßgewicht der englischen Granaten mehr als doppelt so groß.

Auch die Torpedowaffe wurde in der Schlacht stark benutzt.

Bezüglich der Einzelabschnitte gestalteten sich die Dinge folgendermaßen. In einem Teile des ersten Gefechtsabschnittes, der eine Stunde dauerte, hatten die Engländer 5 Linienschiffe und 5 Schlachtkreuzer gegen 5 deutsche Panzerkreuzer, d. h. es standen 44 deutschen Geschützen mindestens 88 englische gegenüber; jene besaßen ein Geschoßgewicht von 14 640 kg, diese von 57 400 kg, d. h. mithin vierfache Überlegenheit. Dies hätte für die Deutschen verhängnisvoll werden können, vielleicht werden müssen, wenn es Beatty gelungen wäre, sie gleich und rechtzeitig in Tätigkeit zu bringen. Doch das geschah nicht, und so ereignete sich, daß mehr als ein Achtel der englischen Streitkraft vernichtet und dazu noch 4 moderne Zerstörer, während der deutsche Verlust in diesem Zeitabschnitte nur aus 2 Torpedobooten bestand.

In dem weiteren Gefechtsabſchnitte traten erſt die deutſchen Linienſchiffe, dann 25 engliſche auf. Die Einleitungskämpfe brachten den Engländern den Verluſt von 3 Panzerkreuzern (Defence, Warrior und Black Prince) mit 16 23,4-cm-Kanonen und einem Geſchoßgewichte von 2756 kg, ferner von 2 Kleinen Kreuzern und 2 Zerſtörerführern, während ein Kleiner Kreuzer und 2 Zerſtörer ſtark beſchädigt wurden. Auf deutſcher Seite fiel nur der Kleine Kreuzer „Wiesbaden" aus.

Beim Hauptkampfe betrug das engliſche Geſchoßgewicht 158 550 kg, alſo mindeſtens $1^1/_2$ mal ſo viel als das der deutſchen Flotte. Dennoch waren die britiſchen Verluſte: ein Schiff der Queen-Eliſabeth-Klaſſe, der Schlachtkreuzer „Invincible", ein Schiff der Iron-Duke-Klaſſe und ein Zerſtörer. Schwere Beſchädigungen erlitten ein Queen-Elizabether und das Schlachtſchiff „Marlborough", d. h., es erwieſen ſich kampfunfähig 23 000 kg Geſchoßgewicht, bei den Deutſchen der Panzerkreuzer „Lützow" mit 3120 kg.

Am beſten ſchnitten die Engländer bei den Nachtgefechten ab. Da ſtanden ein Panzerkreuzer (344 kg) und mindeſtens 7 Zerſtörer gegenüber einem deutſchen Linienſchiff (1200 kg), 3 Kleinen Kreuzern und 1 Torpedoboote.

Im ganzen verloren die Engländer 8 Kampfſchiffe mit 50 ſchweren Geſchützen von 20 913 kg, die Deutſchen 2 Kampfſchiffe mit 12 Geſchützen von 4320 kg. Dies Mißverhältnis ſteigert ſich noch, wenn man ein weiteres Großkampfſchiff der Iron-Duke-Klaſſe als vernichtet hinzurechnet. Demnach bleibt ein gewaltiger Erfolg der Deutſchen.

Schlußbetrachtungen.

Der Weltkrieg beruht auf dem Einsatze der Gesamtkräfte aller Teilnehmer. Das Kräftemaß ist durch die Höhe der Kulturentwickelung der Gegenwart in einer Weise gesteigert, wie nie zuvor. Dadurch handelt es sich um ein Ringen auf Tod und Leben für die Völker mit dem Grundzuge des Riesenhaften; es handelt sich um Riesenheere, Riesenflotten, Riesenbedarf, Riesenwaffenwirkung, Riesenleistungen und Riesenenttäuschungen. Letztere erlebte z. B. die deutsche und die englische Marine. Diese weil sie meinte, die deutschen Schiffe in wenigen Tagen auf den Grund des Meeres zu befördern; die deutsche, weil sie glaubte, sich in offenen ritterlichen Großschlachten mit dem Feinde messen zu können, und mit einer einzigen Ausnahme und einigen kleineren Anläufen sich zu ermüdendem jahrelangem Harren und Warten, zu aufreibenden Kleinkämpfen verurteilt sah. Der Seekrieg steht hier in vollem Gegensatze zum Landkriege, wo eine Großschlacht von wochenlanger Dauer der anderen folgte.

Zu den Eigenheiten des Weltkrieges gehören auch gewaltige Erfindungen, Neuerungen, Überraschungen. Was man früher nicht im Traume geahnt hatte, gestaltete sich zur Wirklichkeit: Man focht nicht nur auf dem Wasser, sondern auch unter Wasser und in der Luft; hier lieferte man sich schließlich sogar große Gefechte, Flieger stürzten sich auf Fesselballons und Luftschiffe, während Flugzeuge und Luftschiffe Ortschaften, Schiffe und Truppenkörper bombardierten, Dampfer und Segler anhielten, durchsuchten und als Prise beschlagnahmten; U-Boot und Luftschiff fochten gegeneinander, ein getauchtes Boot überraschte ein auf dem Wasser fahrendes, ja selbst unter der Wasserfläche sind Tauchboote handgemein geworden.

Die neuen, nie geahnten Kampfmittel verleihen diesem größten und blutigsten aller Kriege einen durchaus eigenartigen Hintergrund, der alle Lehren der Kriegskunst umstürzt und vor allem dem an Zahl Schwächeren den Sieg ermöglicht. Das Tauchboot zeigte sich hierfür bahnbrechend.

England durfte anscheinend dem Kriege mit voller Ruhe und Sieges-

überzeugung entgegensehen. Seine Staatsmänner und Hochfinanz hatten einen Weltbund gegen die beiden Mittelmächte zusammengebracht, dem sie nach menschlicher Berechnung rasch erliegen mußten: auf dem Lande durch überlegene Heere, wirtschaftlich durch Abschnürung der Lebensbedingungen und zur See durch Britanniens erdrückende Machtmittel. Diese umfaßten nicht nur eine Hochseeflotte von doppelter Stärke wie die deutsche, sondern beruhten zugleich auf dem Besitze eines unermeßlichen Kolonialreiches, auf den alle Meeresstraßen beherrschenden wichtigen Stützpunkten, der leistungsfähigsten Transport- und Handelsflotte samt einem die Erde mehrfach umspannenden Seekabelnetze und einem großartig angelegten, mit gewaltigen Mitteln arbeitenden Nachrichten- und Spionagedienst. In seiner Gesamtheit bietet also die britische Seemacht ein Gebilde von scheinbar unermeßlicher Leistungskraft, die um so mehr in die Erscheinung treten mußte, als nach allgemeiner Ansicht das Großkampfschiff für den Verlauf eines Seekrieges den Ausschlag gab, und hierin England unübertroffen dastand.

Demnach schien Deutschland zur See einen hoffnungslosen Krieg aufzunehmen; wurde doch die an sich schon erdrückende Übermacht noch durch die Streitkräfte Frankreichs und Rußlands unterstützt. Aber die deutschen Seeleute verloren Mut und Zuversicht keinen Augenblick. Sie vertrauten ihrer guten Sache, ihrer persönlichen Kraft und ihren Einrichtungen. Das deutsche Schiff war dem britischen Schiff mindestens gleichwertig, die Ausbildung von Führern und Mannschaften befand sich auf der Höhe, und der kriegerische Geist drängte zum Handeln, zum Beweise seines Könnens.

Wie wenig sie sich irrten, zeigt die Tatsache, daß nicht das meerbeherrschende England, sondern die Streitkräfte der Deutschen angreifend vorgingen, daß Britannien mit einzelnen Ausnahmen, wie im Gefechte bei Helgoland, in der Verteidigung blieb. Jene vollführten eine ganze Reihe von Beschießungen der feindlichen Küste, denen die Engländer nichts Gleichartiges entgegenzustellen haben. Da sie sich der modernsten Kampfesmittel bedienen, so konnten ihre Zeppeline und dann ihre Seeflugzeuge ebenfalls den Angriffskrieg gegen England eröffnen, die der Brite erst später mit Unternehmungen gegen die flandrische Küste erwiderte, da einige wenige gegen die deutsche kläglich mißlangen. Während England seinen Gegner auszuhungern gedachte und zu dessen Durchführung die erweiterte Seesperre in der nördlichen Nordsee und Unterbindung des neutralen Handels benutzte, antworteten die Deutschen mit der denkbar engsten Seesperre rund um Britannien, so daß sie auch hier wieder als Angreifer erscheinen.

Die Überlegenheit des deutschen Schiffes trat nicht bloß darin zutage, daß die Engländer sich möglichst fern der deutschen Küste hielten, sondern

noch deutlicher in dem Umstande, daß sie jede Seeschlacht mit gleichen Kräften vermieden und in den einzelnen Fällen, wo sie offen den Kampf aufnahmen, stets bedeutende Übermacht besaßen.

Entscheidend wirkte, daß das Großkampfschiff teilweise von seiner stolzen Höhe herabsank, indem es fast nur noch in der Seeschlacht verwendet wurde. Da diese aber zur Ausnahme gehörte, so gelangten die Kleinkampfmittel in den Vordergrund: das Tauchboot und die Seemine. Und in der Handhabung dieser beiden Kriegsmittel erwiesen die Deutschen sich schlechterdings als Meister. Ja, wir sahen, das einzige Mal, wo Britannien seine aufgestapelten Großkampfmittel ernstlich einsetzte: in der Schlacht vor dem Skagerrak, auch da schnitt es so wenig günstig ab, daß trotz aller Verdrehungskünste die Wahrheit durchsickerte, daß schon im Herbst 1916 der Befehlshaber Jellicoe, den man als neuen Nelson gefeiert hatte, durch seinen bisherigen Untergebenen Beatty ersetzt wurde, daß mehr und mehr alltäglich bittere Vorwürfe in der Verbandspresse erschollen, die britische Flotte habe die Gelegenheit des Sieges verpaßt, und daß die Forderung verlautete, das Versäumte müsse nachgeholt werden, denn ohne die Vernichtung der deutschen Hochseeflotte und Bezwingung der flandrischen Küste sei ein Sieg unmöglich.

Augenscheinlich versagte das ungeheure Schwergewicht der britischen Streitkräfte weithin im kleinen wie im großen, trotz ihrer an sich hervorragenden Güte.

Selbst das zweite Kampfmittel brachte nicht annähernd den gewünschten Erfolg: die Aushungerung der Mittelmächte. Es konnte sogar das Ungeheuerliche geschehen, daß Deutschland mit seiner Seesperre weit verheerender wirkte.

Da nun die Tat fehlte, suchte und verstand man, sie durch das Wort auszugleichen: die britische Diplomatie und Presse erhoben sich als Großmacht des Krieges. Durch die ihr zu Gebote stehenden gewaltigen Hilfsmittel, ihre großzügige Anwendung und die schamloseste Verbreitung der Lüge galt es, die Eigenliebe des englischen Volkes und sein Vertrauen auf die unerschütterliche Überlegenheit seiner Flotte wach zu erhalten und den Glauben an den sicheren Sieg auf die ganze Welt sowohl zu übertragen, wie rücksichtslos auszunutzen. Alles, was das Ansehen der britischen Seemacht erschüttern kann, wird unterdrückt oder ins Gegenteil verdreht, während man umgekehrt die deutschen Leistungen, Einrichtungen und Seeleute herabsetzt und verleumdet. Die Admiralität verschweigt deshalb möglichst ihre Verluste oder erklärt sie als Erscheinungen des Zufalls, der ungünstigen Witterung u. dgl. Als weiteres Mittel muß die Vergewaltigung der Neutralen dienen, um Deutschland alle Zufuhr abzuschneiden und den zähen Gegner schließlich doch durch Hunger und Mangel an Rohstoffen mürbe zu machen.

Die Masse des englischen Volkes ahnt und empfindet, daß die Dinge nicht so liegen, wie sie sein sollten, und wie sicher erwartet war. Sie äußert ihre Verdrossenheit durch gewaltige Streiks, und hier und da werden auch Stimmen laut, die offen bekennen. Aber die Masse bleibt bei der Stange.

Um den ungünstigen Eindruck abzuschwächen, den die englische Kriegführung bewirkte, erklärte Churchill schon Ende November 1914: Der britischen Flotte drohten folgende Gefahren: 1. ein vorzeitiger Überfall durch die Deutschen, 2. Handelszerstörer auf offener See und 3. Minen- und Unterseebootgefahr. Im Munde eines Marineministers klang das etwas sonderbar. So fügt er denn zum Troste für seine Landsleute hinzu: die Stärke der britischen Flotte sei beträchtlich größer als bei Beginn des Krieges. Deutschland vermöge seine Flotte bis Ende 1915 nur um drei Dreadnoughts zu vermehren, England dagegen um 15. Es könne deshalb getrost monatlich ein Schlachtschiff verlieren und behalte doch die volle Überlegenheit.

Anfang Mai 1917 sagte derselbe Churchill nun als Mann der Opposition: der Marineminister Carson befinde sich nicht in der Lage, die Mißwirtschaft auszurotten. Die Admiralität werde wohl erst erneuert werden, wenn alles verloren sei. Der mutige, forsche Geist, der früher in der britischen Marine geherrscht habe, schlafe nach und nach ein. Dagegen wehrten sich zwar Offiziere in der Marine, doch vergebens. — Einen Höhepunkt britischer Flottenbescheidenheit erreichte wohl König Georg, als er am 18. Juni 1916 nach der Schlacht am Skagerrak bei der Parade den Seeleuten darlegte: „Ihr habt fast zwei Jahre in musterhafter Geduld auf die Gelegenheit gewartet, der feindlichen Flotte in einer Schlacht zu begegnen. Ich verstehe wohl, wie angreifend diese Zeit war, und wie groß die Erleichterung sein mußte, als ihr am 31. Mai hörtet, daß der Feind gesichtet wurde. Ungünstiges Wetter und die eintretende Dunkelheit verhinderten ein vollständiges Ergebnis, das ihr erwartet hattet. Aber ihr habt alles getan, was unter den Umständen möglich war. Ihr triebt den Feind in seine Häfen und brachtet ihm sehr schwere Verluste bei. Ihr fügtet den glorreichen Traditionen der britischen Flotte ein neues Blatt hinzu. Mehr konntet ihr nicht tun, und ich danke euch für eure vorzüglichen Leistungen." Man sieht, der Geist Nelsons ist nicht gerade beschworen.

Dem entspricht auch, wenn Admiral Jellicoe im April 1917 äußerte: die Flotte an sich könne den Krieg nicht entscheiden. Sie sei nicht imstande, die Deutschen anzugreifen, und gegen die U-Boote gäbe es kein wirksames Mittel. Der Krieg müsse zu Lande gewonnen werden. Dieses Bekenntnis eines Mannes, der die Machtmittel Britanniens am besten zu beurteilen weiß, erscheint geradezu als Bankerotterklärung; denn man muß bedenken, daß es sich um die Streitmacht handelt, von der es stets hieß, sie beherrsche

die Meere, sie sichere die britische Weltherrschaft, infolgedessen England zwar auf die Flotte eingestellt war, aber nicht auf das Landheer.

Wie rasch man wenigstens teilweise im Auslande die wahre Sachlage erkannte, erweisen z. B. die Ausführungen des amerikanischen Admirals Fiske bereits im Januar 1915: „Wir würden wenigstens fünf Jahre brauchen, um unsere Flotte auf die Höhe der deutschen zu bringen. Ich denke dabei nicht an Schiffe und Kanonen, sondern an die große Zahl anderer Dinge, die uns fehlen: wohlvorbereitete Pläne, disziplinierte Mannschaften, Minenleger und -sammler, Aeroplane, Unterseeboote und alle die anderen Hilfsschiffe, die absolut notwendig sind. In der deutschen Marine dienen Offiziere und Mannschaften, deren Väter und Großväter bereits unter derselben Flagge standen. Mit der Muttermilch haben sie die Überlieferungen der Flotte eingesogen, und die Treue und der geradezu wissenschaftliche Eifer, mit denen sie ihrer Pflicht nachgehen, haben ein ganz wundervolles Zusammenarbeiten ermöglicht, wie es keine Marine der Welt sonst aufweist. Sie besitzen das vollkommenste Drillsystem, das es gibt. Der Korpsgeist kennt nirgends seinesgleichen, und das Ergebnis zeigen die wunderbaren Taten der ersten vier Monate dieses Krieges. Deutschlands Pläne sind in jeder Minute ‚Up to date'. Die Flotte führt genau jeden Befehl des Admiralstabes aus. Manche behaupten, daß wir es nie so weit bringen würden. Ich will das nicht gerade sagen; aber zugestehen muß ich, daß es uns große Mühe kosten würde, dies Vorbild zu erreichen. An ein Zusammenarbeiten zwischen Flotte und ein Admiralstab wie in Deutschland wäre bei uns nicht zu denken. Die deutschen Pläne sind lange im voraus entworfen, vom Stab an die Flotte gesandt, und von dieser wieder zurück an den Stab. Und diesem wunderbar ausgearbeiteten System, dieser Organisation des ganzen Betriebes verdankt Deutschland die großen Erfolge der ersten Monate des Krieges."

Englands Stolz, die vielgerühmte Inselage, gestaltete sich zum Verhängnisse. Es war felsenfest überzeugt gewesen, daß seine Riesenflotte, seine gewaltigen Dreadnoughts die Heimat schlechterdings unangreifbar machten, und nun erlebte es, daß London sich in Dunkel hüllen mußte, aus Furcht vor deutschen Zeppelinen, daß die Bewohner der Küstenstädte in doppelter Angst lebten vor Wasser- und Luftangriffen und vielfach das Innere des Landes vorzogen, daß der ganze Handel zu stocken begann und die Schiffsprämien rasch eine unerhörte Höhe erreichten. So konnte das norwegische „Morgenblatt" schon am 16. Januar 1915 die Zustände folgendermaßen schildern: „Die Ursache, weshalb die Verstärkungen, welche England im Frühling nach dem Festlande führen kann, so viel kleiner werden, als man gehofft hatte, ist Britanniens Angst, das eigene Gebiet von Truppen zu entblößen. Die kühnen deutschen Angriffe auf Hartlepool und Scarborough,

sowie die verschiedenen Unternehmungen der deutschen Unterseeboote und deren gewaltige Anstrengungen, Calais und Boulogne zu erreichen und sich einen Rückhalt für Torpedo- und Unterseeboote an der belgischen Küste zu schaffen, haben auf der Insel den Eindruck gemacht, daß die Landung eines größeren deutschen Heeres möglich ist. Sie wagen daher nicht, zu viele ihrer Truppen aus dem Lande zu schicken. Nach dem Scarborough-Anfall haben sich zwar viele Freiwillige gemeldet, aber mit dem Vorbehalte, zur Verteidigung im eignen Lande verwendet zu werden."

Der frühere amerikanische Präsident Thomas Jefferson kennzeichnete die Politik Englands 1815 in einem Briefe mit den Worten: „Wir stimmen darin überein, daß wir die Regierung von England als ganz unmoralisch, unverschämt über alle Maßen und aufgedunsen von Eitelkeit und Ehrsucht betrachten. Ihr Ziel ist die Alleinherrschaft zur See. Sie trägt einen tiefwurzelnden Haß auch gegen uns Amerikaner; sie ist ganz und gar der Bestechlichkeit ergeben, feindlich gegen alle Freiheit, wenn sie ihre Macht zeigt, und der ewige Friedensstörer der ganzen Welt."

England erscheint als verkörperte Staatsselbstsucht mit ungeheuren Kräften. Es verfügt über weite, weltumspannende Gedanken, eisernen Willen, bulldoggenhafte Zähigkeit, klaren politischen und kaufmännischen Blick, und vor allem hegt es die Überzeugung, das von Gott zum Herrschen bestimmte Volk zu sein, wogegen alle übrigen Menschengebilde zurückstehen. Und die Gesamtheit dieser Eigenschaften verfügt als Rückhalt über die größten Geldsummen, die größte Handels- und Kriegsflotte, den größten Besitz an Kulturländern und den größten politischen Einfluß. Die schrankenlose Selbstsucht wird zusammengefaßt in den furchtbaren fünf Worten: „Right or wrong, my country!", d. h. Recht oder Unrecht ist gleichgültig, wenn es nur zum Vorteil meines Landes gereicht. Der Brite ist der auserwählte Mensch Gottes. Die britische Herrschaft bedeutet schon an sich Kultur und Völkerglück. Wer es wagt, daran zu zweifeln oder gar sich ihr in den Weg zu stellen, widersetzt sich dem Willen Gottes und muß gestraft, womöglich vernichtet werden. Deshalb darf Britannien unbeanstandet alle Hebel in Bewegung bringen, wenn es die Erreichung seiner Ziele gilt: Gewalttat, Roheit, Bestechung, Lüge, Verschlagenheit, Scheinheiligkeit und rücksichtslose Klugheit. Bei solchen Staatsgrundsätzen kann derselbe Mensch zwar im Privatleben tadellos, als echter „Gentleman" erscheinen, im politischen Leben wird er zum Gauner und Schurken, geradezu zum Verbrecher. Und wie der einzelne, so das Volk. Jede Verletzung des Völkerrechts ist erlaubt, wenn sie England frommt; ja, Völkerrecht gibt es eigentlich nur als Vorteil Englands. Wird es geschädigt, so dürfen seine nationalen Eigenschaften emporschäumen und sich wahllos

gegen Wehrlose in gemeinster Weise entladen. Es dürfen Baralongmörder ebenso Schiffbrüchige umbringen, wie man die Besatzung des „Scharnhorst" gnadelos ertrinken ließ; es dürfen gefangene Seeleute auf der Straße beschimpft und mit Steinen geworfen, deutscher Besitz eingezogen, deutsche Läden geplündert und friedliche deutsche Bürger mißhandelt und eingesperrt werden, wegen Versenkung der „Lusitania" oder Bombenwurfs eines Zeppelins. Dem englischen Gottmenschen ist eben alles gestattet, er ist zu allem berechtigt, denn „right or wrong, my country". Das einzige, was auf ihn wirkt, ist die überlegene Tat.

Auf betrübende Volkseigenschaften anderer Verbandsvölker gehen wir nicht ein, weil sie der Flotte ferner liegen. Wir bemerken nur, daß der nationaleitle und leidenschaftliche Franzose durch Verhetzung in eine Art Verfolgungs- und Entrüstungswahnsinn versetzt wurde, daß den Russen bei einer gewissen Gutmütigkeit eine stumpfsinnige Roheit auszeichnet, und daß den Höhepunkt der Gemeinheit und Vernachlässigung von Menschenpflichten wohl die Serben erreicht haben.

Allen Umtrieben des Auslandes stellten die Deutschen einen zähen Unabhängigkeitswillen, die berechtigte Selbstverteidigung entgegen.

Den Weltkrieg hat England zu seinem Nutz und Frommen von langer Hand vorbereitet und dabei verstanden, andere selbst dem Wesen nach feindliche Mächte vor seinen Karren zu spannen. Unterstützt wurde es dabei von der eignen, der französischen und amerikanischen Hochfinanz. Am meisten Sinn schien der Krieg noch für Frankreich zu haben. Es verlangte Rache für Sadowa und Sedan, das verlorene Elsaß mit seiner deutschen Bevölkerung. Bei Rußland lag der Gewinn schon zweifelhafter; denn es konnte sicher sein, wenn es auch das heißersehnte Konstantinopel bekomme, werde England dafür sorgen, daß ihm die tatsächliche Beherrschung des Bosporus zufalle, daß es sich selber von der Türkei und von Persien mehr aneigne, als Rußland erhalte, kurz daß England im Macht- und Gewinnhunger sein gefährlichster Feind sei. Italien gehörte dem Dreibunde an und war durch dessen Rückendeckung geordnet und reich geworden. Sein natürliches Ziel, beruhend auf der geographischen Lage und der Leistungsfähigkeit seiner Bevölkerung, mußte sein die Vorherrschaft auf dem Mittelmeere und die Zurückeroberung altitalienischer Gebiete, wie Korsika, Malta, Nizza, Savoyen, womöglich die des stark italienischen Tunis; überall hier waren Frankreich und England seine Widersacher. Demnach beruhte die Größe seiner Zukunft im Anschlusse an Österreich und Deutschland, und doch ließ es sich verführen, diese Stützen zu zertrümmern und über Österreich herzufallen. — Rumäne zu sein, war ein Geschäft geworden; das englische Pfund und der russische Rubel rollten kräftiger als die deutsche Mark und die österreichische Krone —

folglich trat man auf die Seite des Vierverbandes. Am wenigsten wirklichen Grund zu einem Kriege hatten die Vereinigten Staaten; seine beiden Feinde für die Zukunft waren Japan und England, und dennoch verbündete es sich ihnen, um den Staat zu vernichten, der im Falle der Not als einziger ihm Hilfe bringen konnte und voraussichtlich auch wollte. Gleichfalls die übrigen Neutralen handelten großenteils, wie wir noch sehen werden, weitreichend gegen ihren eigenen Vorteil, wenn man ihn nicht im Augenblicksgewinn sieht. Überall hat England seine Hand im Spiele. Überall weiß es, nur ihm günstige Ziele zu erreichen.

Militärisch freilich focht Britannien nicht glücklich. Um so größer erwiesen sich aber, auch während des Krieges, seine politischen und wirtschaftlichen Leistungen. Hier riß es kraft seines Willens die Oberleitung des Verbandes, man möchte sagen, des Verbandsgeschäftes an sich, dies um so mehr, als keine der sonst beteiligten Mächte irgendwelche Schöpferkraft bekundete, und jede das, was sie an Mitteln besaß, in den alles verschlingenden Hexenkessel der Feldzüge warf. Unter solchen Umständen vermochte der Brite seinen Weitblick, seine Zähigkeit und Unverschämtheit in vollem Maße zu betätigen. Mit allen Mitteln, unter denen Geld und Drohungen nicht die geringsten waren, brachte es fast die ganze Welt in mehr oder weniger weitreichende politische Abhängigkeit. Wohin es gedieh, zeigen u. a. die Ausführungen der „Täglichen Rundschau" vom 23. Oktober 1916: „Den Erfolg, den unser Hauptfeind mit allen seinen Bundesgenossen und Vasallen militärisch nicht erreichen kann, sucht er mit verdoppelter Hartnäckigkeit durch die Aushungerung Deutschlands zu erreichen, indem er die noch neutralen Staaten unter seine wirtschaftliche Diktatur beugt. Leider zeigen diese Staaten, vielleicht abgeschreckt durch die Erdrosselung Griechenlands, vielleicht weil sie nicht mehr an unseren Sieg glauben, eine immer geringere Widerstandskraft. Holland hat seine Ausfuhr nach Deutschland immer stärker eingeschränkt, so daß es an der Zeit wäre, unser Nachbarland, das weder unser Eisen noch unsere Kohle entbehren kann, mit Handlungen und nicht mit Worten darauf aufmerksam zu machen, daß wir nicht vollständig auf seinen guten Willen angewiesen sind, namentlich dann nicht, wenn es ihn ganz auf den englischen Befehl einstellt. In Schweden ist eine Ministerkrisis noch einmal verhindert oder verschoben worden, deren Kern ebenfalls die handelspolitische Nachgiebigkeit gegen England, wenn nicht die Auslieferung Schwedens durch einen unter englischer Kontrolle stehenden Einfuhrtrust war. Norwegen hat sich längst so sehr an den Gehorsam gegenüber England gewöhnt, daß es sogar den Ausschluß unserer Tauchboote von seinen Gewässern wagte, was uns zu einem sehr ernsten Einspruch veranlaßte. Wir haben bisher überall die Rechte der Neutralen geachtet, sind ihren Wünschen und Bedürfnissen,

wie z. B. gegenüber der Schweiz, bis zur Grenze der Selbstverleugnung entgegengekommen, haben uns den Anforderungen Amerikas gefügt, damit aber bis heute nur erzielt, daß man in unserem Vorgehen mangelndes Selbstvertrauen sah und jedenfalls der brutalen Vergewaltigung Englands gewährte, was man unserer Verbindlichkeit nicht zugestand. Die deutsche Art ist moralischer, die Englands wenigstens für den Augenblick erfolgreicher."

Neben der Wirkung nach außen betrieb England mit großem Geschick den Ausbau seines Imperiums: nicht nur, daß es die Dominions: Kanada, Australien, Neuseeland, Südafrika durch tätige Beteiligung am Kriege enger mit dem Mutterlande verband, daß es sich die meisten deutschen Kolonien aneignete, seine Staatsmänner hegten noch andere weitreichende Pläne von Gebiets- und Verkehrsausdehnung, namentlich auf Kosten der Türkei, und zwar sowohl am Bosporus, um den Handelsweg zwischen dem Schwarzen und dem Ägäischen Meere in die Hand zu bekommen, als auch in den hintertürkisch asiatisch-afrikanischen Landen. Zur Gewinnung des ersten Zieles wurde das Gallipoliunternehmen mit bedeutenden Mitteln ins Werk gesetzt. Als es scheiterte, behielt Britannien die strategisch und handelswichtigen Inseln vor und bei den Dardanellen und erreichte damit doch, was es wollte, wenngleich nicht in gewünschtem Umfange. Eng hiermit hing zusammen die Erstrebung der Riesengebiete zwischen Indien und dem Mittelmeere zur Herstellung einer räumlichen Verbindung von Ceylon bis Zypern und Malta. Demgemäß gliederte Britannien sich Ägypten mit Hinterland an und unternahm, Arabien und das Zweistromland (Irak) mittels Geld und Waffen zu bezwingen. Dadurch wären die türkisch-asiatischen Länder Syrien und Palästina von drei Seiten bedroht und der britischen Faust verfallen, wenn der Krieg sich günstig gestaltete. Hier freilich haperte es.

Gegen diese großartige Weltpolitik fallen die übrigen Verbandsmächte völlig ab. Frankreich beteiligte sich eifrig an dem Gallipolikriege in der Hoffnung, auch seinerseits Vorteile zu erlangen. Als sie ausblieben, verlegte es seine Orientziele nach Saloniki, um sich hier unmittelbar oder mittelbar durch eine lebensunfähige griechische Venizelosrepublik einen Stützpunkt zu schaffen. Aber dem Aufwand und den Erwartungen entsprachen nicht dem Ergebnisse. Das griechische Königtum behauptete sich trotz aller Vergewaltigungen zäh im Rücken der Sarrailschen Truppen, und diese selber sahen sich durch die deutsch-bulgarisch-türkische Frontlinie und eine gewichtige deutsche Tauchboottätigkeit auf dem Meere gelähmt. England schadete fast mehr, als es nützte, weil ihm eine Festsetzung der Franzosen an der mazedonischen Küste zu einem Wettbewerbsunternehmen erwachsen konnte. Noch kläglicher erging es Italien: es erträumte den Gewinn von Albanien, von einem

Teile Kleinasiens samt der kleinasiatischen Inselwelt, und erwarb außer den zwölf Inseln, die es schon hatte, nur den südlichen Teil Albaniens als völlig unsicheren Besitz, wofür es das ganze tripolitanisch-kyrenische Hinterland verlor. Rußland, welches Konstantinopel, Nordkleinasien und Persien erstrebte, vermochte nur den nördlichen Teil Persiens und ein Stück der türkischen Kaukasusgegenden zu behaupten.

Der einzig glückliche Gebietsspekulant blieb also Britannien. Und es hätte noch mehr erreicht, wenn ihm nicht zwei Dinge entgegenwirkten. Die Unzufriedenheit im eignen Lande gelangte namentlich durch gewaltige Arbeiterstreiks zum Ausdruck, die wie eine Volksseuche aus der Friedenszeit in die des Krieges hinüberwucherten. Der andere Hinderungsgrund bestand in dem notgedrungenen, immer stärkeren Hineingleiten Britanniens in den Festlandkrieg, der nicht nur ungeheure Opfer an Geld und Kriegsgeräten auch für die Verbündeten erforderte, sondern, was noch schlimmer war, der das bürgerliche Volk militarisierte, und zwar keineswegs allein zu eignen Gunsten, der Millionen von Vollblutengländern in die französisch-belgischen Schützengräben führte und dadurch die Erfolge an der Sinai- und Irakfront ebenso, wie seine Industrietätigkeit lähmte. Aber auch hier wußte Britannien sich möglichst schadlos zu stellen. Es richtete sich in Nordostfrankreich häuslich ein, und zwar so, daß es nach Friedensschluß kaum das wertvolle Gelände gleich zu räumen braucht, vor allem, es als Bürgschaft für die Milliarden in Händen behalten kann, die es seinem lieben Verbündeten geliehen hat. Nicht viel anders erging es Rußland; hier verstand England, die auswärtige und innere Politik zu beeinflussen und das Reich sowohl durch seine Geld- wie Kriegsgerätlieferungen in starke Abhängigkeit zu bringen. Als die Revolution ausbrach und in richtigem Volksempfinden vielfach eine Richtung gegen den mehr als verdächtigen Freund und Helfer nahm, bemächtigte sich England möglichst einiger Ostseeküstenplätze, ferner Archangelsk und der Murmanorte und veranlaßte Japan, Rußland im fernen Osten zu bedrängen. Gerne hätte es noch weiter um sich gegriffen, doch kam Rußland hier seine Festlandlage sowohl zustatten, wie die Beherrschung der Ostsee durch die Deutschen.

Schon aus dem Gesagten ergibt sich, wie gerade bei England die politische Tätigkeit eng mit der wirtschaftlichen zusammenhängt: eine ergänzt die andere. Sein Krieg gegen Deutschland wurde überall geführt, wo Deutsche Besitz und Handel hatten. Es ließ sich dies im Auslande um so leichter ermöglichen, als die Deutschen und ihr Eigentum fast überall schutzlos waren. Aber Britannien begnügte sich mit diesem gewaltigen Ziele nicht, sondern übertrug es auf seine Verbündeten, zunächst auf den, der dem Griffe seiner Eisenfaust am nächsten lag, auf Frankreich.

Hier befand sich die Gewerbetätigkeit ebenso wie die Kindererzeugung seit langer Zeit beinahe auf einem toten Punkte. Der Krieg verschlimmerte diese Zustände weiter, er machte arbeits- und unternehmungsunlustig, um so mehr, als es an Kohlen und Rohstoffen zu mangeln begann und die leidenschaftlichen Menschen von den Wirkungen des Augenblicks hingerissen und in persönliche Haßstimmungen versetzt wurden. Das begünstigte den grobdrähtigeren Engländer genug, um allmählich den größten Teil des Landes, zumal die volkreichen Städte, wirtschaftlich auszubeuten. Mit der ihm eignen Unverfrorenheit riß er größere Kaufmannsgeschäfte an sich. Selbst den Kleinhandel brachte er, namentlich zu Bordeaux und Paris, teilweis in seine Hände, und die Franzosen durften mit tiefem Mißbehagen sehen, wie er in Marseille, Calais und anderenorts Kaufhäuser auf sechs Jahre mietete, ja es heißt sogar, daß der gute Freund für Calais und Umgegend in größtem Umfange Pachtverträge auf 99 Jahre abgeschlossen hätte. Zugleich verstand er, dem braven Nachbarn das Außengeschäft möglichst abzujagen, wofür ihm die vielen Schiffsverluste desselben und das fast völlige Stilliegen seiner Handelsfahrzeugwerften trefflich Vorschub leisteten.

Auch Italien geriet durch seine wirtschaftliche Schwäche und seinen Kohlenmangel in bedenkliche Abhängigkeit von England. Ebenso wußte dieses sich für Rußland zum Hauptwarenlieferer emporzuschwingen; doch glückte es hier nicht in gleichem Umfange, weil die geographische Lage des ungefügen Reiches sich dafür zu ungünstig erwies. Portugal war längst wirtschaftlich und politisch ein britischer Vasall. Es mußte diese Notlage mit einer Kriegserklärung gegen Deutschland einlösen, suchte sich dann freilich von eignen Heeresleistungen fernzuhalten, ohne daß es aber ganz gelang.

Den größten Erfolg erzielte England in Amerika. Es machte die Vereinigten Staaten zu seinem Hauptkriegslieferanten und zum Milliardengläubiger, bewirkte, daß sie den größten Teil ihrer Gewerbetätigkeit auf Unterstützung der Verbandsmächte, d. h. zunächst Englands, einstellten, verwuchs dadurch wirtschaftlich so eng mit ihnen, auf Gewinn und Verlust, daß sie ohne jedes eigentlich amerikanische Interesse in den Krieg hineinglitten, als die Verlustaussichten sich durch den verschärften Tauchbootkrieg gefährlich steigerten.

Die Teilhaber des „Entente-Konzerns" waren zu einer auf schwachen Beinen stehenden Geschäftsgenossenschaft geworden, die notwendig einen zahlungsfähigen Teilhaber brauchte, der bedeutende Einschüsse zu leisten vermochte. Ein solcher wurde glücklich in der Gestalt desjenigen gewonnen, der schon so viel in das Unternehmen hineingesteckt hatte, daß er ernstlich fürchten mußte, Unsummen zu verlieren, wenn den Wackelnden nicht bei-

gesprungen werde. So handelte es sich für die Drahtzieher zunächst um Dollarschiebungen, Bankkredite, Darlehen u. dgl., um Heere und Flotte nur insoweit, als sie dem Finanzgebaren Rückhalt boten, dies um so mehr, als Amerikas Flotte keineswegs schlagfertig und ein Landheer überhaupt zunächst nicht vorhanden war. Demgemäß blieb die eigentliche Kriegshilfe anfangs ganz aus und setzte dann mit geringen Kräften ein; dafür floß die Geldunterstützung reichlicher, allerdings nur gegen gute Zinsen, welche einen großen Teil Europas immer abhängiger von Amerika machte und diesem erlaubte, England in Südamerika möglichst zu verdrängen. Besonders unsichere Zahler, wie Italien, erlebten trotz schönster Hoffnungen arge Enttäuschung. Dennoch: der offene Übertritt der längst unneutralen Vereinigten Staaten muß völkisch als großes Ereignis bewertet werden; denn die ungeheuren Hilfsmittel dieses Reiches und sein weitverzweigter politischer Einfluß, den es eifrig geltend machten, schnellte zum mindesten die Zeitaussichten der Verbündeten stark empor, und mit der Zeit schien viel gewonnen, weil England den Krieg, den es durch Waffengewalt nicht zu gewinnen vermochte, längst zum Ermattungskriege gestaltet hatte. Es fragte sich jetzt nicht mehr allein: Wer erringt im Felde die Oberhand? sondern: Wer hält es wirtschaftlich am längsten aus?

Das doppelte Schwergewicht der Vereinigten Staaten und Englands zog nun auch andere, ganz unbeteiligte Länder in den Krieg, deren tatsächlicher Vorteil einzig und allein auf Neutralität beruhte. Es waren zunächst China und Brasilien, denen sich dann noch eine ganze Anzahl Raubstaaten, selbst Kuba und Liberia, anschlossen. Die den Regierungen abgepreßten Kriegserklärungen brachten von vornherein den Gewinn einer müheloſen Beschlagnahme der schönen, in ihren Häfen liegenden deutschen Handelsdampfer; sonst begnügte man sich mit Säbelrasseln und einigen feindlichen Maßnahmen, leistete militärisch oder maritim aber eigentlich nichts.

Immerhin konnte man behaupten, fast die ganze gesittete Welt stünde gegen das kulturfeindliche Hunnentum in Waffen zur Erreichung von Menschlichkeit und Freiheit.

Aber es waltete ein böses Verhängnis; trotz aller großartigen Erfolge in Politik und Wirtschaft machte England erbärmliche Geschäfte. Sein Handel und Schiffsraum ging derartig reißend zurück, daß es für die Zukunft die ernstesten Bedenken hegen mußte; Nahrungsmittel und Rohstoffe wurden knapper, wodurch sich die Preise ungesund steigerten; Staat und Volk luden sich eine Schuldenlast auf, welche erdrückend schien und die schlechtesten Aussichten eröffnete: denn nicht nur, daß man für den eignen Krieg Milliarden über Milliarden verwenden mußte, die lieben Verbündeten, denen man gepumpt hatte, waren alle mehr oder weniger zahlungsunfähig, vielleicht auch

nicht einmal recht zahlungswillig, während einige kleinere Staaten, wie Belgien, Serbien, Rumänien und Montenegro, überhaupt nicht mehr oder doch nur in dürftigsten Überresten bestanden. Dafür war man selber den Vereinigten Staaten in fast demütigender Weise verpflichtet, was noch mehr hervorgetreten wäre, wenn England nicht verstanden hätte, sich überall als Macher vom Ganzen zu betätigen. Anfang Mai 1917 erklärte der Schatzkanzler Bonar Law, daß die täglichen Ausgaben Englands sich durchschnittlich auf 7 450 000 Pfund (150 Millionen Mark) beliefen: eine Summe, die auch der reichste Staat nicht lange erträgt. Und dazu kam, daß Amerika immer kriegsunlustiger wurde.

Selbst der echt kaufmännische Gedanke, während des Krieges den deutschen Überseehandel an sich zu reißen, schlug in weitem Umfange fehl, weil das britische Großgewerbe nicht genug ausführen konnte, sondern für die Zwecke von Heer und Flotte umgestellt werden mußte. In ungeahnter Weise beanspruchte der Krieg die englische Handelsflotte als Kriegstransportmittel und entzog sie dadurch dem Geschäftsleben. Eine Menge der größten und schnellsten Dampfer, die für Beförderung von Massengütern sehr brauchbar, ja notwendig gewesen wären, hat man als Hilfskreuzer eingestellt, während die Mehrzahl der Fischdampfer, alle Dampfjachten usw. Küstenwachtdienst und Bekämpfung der deutschen Tauchboote übernahmen. Trotz aller Anstrengungen steigerte sich die Schiffsraumnot, und doch hing von geregeltem Seeverkehr die Leistungsfähigkeit der englischen Wirtschaft ab. Schließlich wirkte als weiteres Hemmnis die Aushebung des Kitchenerschen Millionenheeres, welches der Industrie, dem Berg- und Ackerbau seine besten, bisweilen unbedingt erforderlichen Arbeitskräfte entzog. So ging das Geschäft mit einzelnen Ausnahmen schlecht, herzlich schlecht. Man vertröstete sich deshalb auf die Zeit nach dem Kriege, indem man schon jetzt mit seinen Freunden vereinbarte, den Frieden für die Fortsetzung des Wirtschafts- und Handelskampfes zu benutzen, um durch Gewalt und Absicht, durch Einfuhrverbote und Ablehnung die deutsche Ware unverkäuflich zu machen und hierdurch ihre Hersteller zu verarmen. Das klingt ja verheißungsvoll. Die Weltbedürfnisse pflegen sich aber dauernd nicht durch Haß und Verhetzung zu regeln, sondern nach Billigkeit und Güte.

Wie wir sahen, unternahm England den Krieg hauptsächlich zur Steigerung seiner Kolonial- und Wirtschaftsmacht, aber von vornherein verrechnete es sich. Es hatte gemeint, mit der Beschlagnahme der deutschen Schiffe und der Vernichtung des deutschen Handels werde die Wagschale rasch zu seinen Gunsten emporschnellen. Da war niederdrückend, daß die Statistik des britischen Handelsamtes schon Ende 1913 angab: Gegen das Vorjahr

Rückgang der Warenausfuhr Großbritanniens: 2 Milliarden Mark, des Durchgangsverkehrs: 300 Millionen Mark, der Gesamteinfuhr: $1^1/_3$ Milliarden Mark, also Gesamtverlust über $3^1/_2$ Milliarden. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Preise seit Beginn des Krieges wesentlich stiegen, den höheren Summen also eine geringere Warenmenge entsprach. Überträgt man dieses Ergebnis auf die ersten sieben Monate, so ergibt sich ein Ausfall von etwa 9 Milliarden, in weiterer Linie natürlich noch bedeutend mehr.

Welch ungeheuerer Nachteil dem Welthandel schon zu Anfang des Krieges erwuchs, beweist der Jahresbericht der Londoner Versicherer von 1914. Demnach wurden beschlagnahmt oder in Häfen zurückbehalten von deutschen Schiffen 445 mit einem Gesamtgehalt von etwa 1 300 000 t. 505 deutsche und 50 österreichische Schiffe suchten in neutralen Häfen Zuflucht. Umgekehrt hat man 79 britische mit 173 000 t in deutschen Häfen festgehalten, und 45 sind von langer Fahrt mit 200 000 t (Fischdampfer nicht eingerechnet) durch deutsche Kriegsschiffe weggenommen und versenkt. Der Seeverlust der Welt an Schiffen mit mindestens 500 t betrug schon 1914 ihrer 323, unter denen 195 durch Kriegsschiffe oder Minen vernichtet wurden. Von den verlorenen Schiffen gehörten 115 nach England.

Nun handelte es sich in den ersten fünf Kriegsmonaten bloß um Anfänge. Mit der Zeit steigerten sich die Verluste ins Ungeheuerliche. Die lange Dauer des Krieges, die vermehrte Tätigkeit der deutschen Tauchboote und des Minenwesens wirkten derartig zusammen, daß die Handelsflotten immer weniger für den Bedarf ausreichten. Bis 31. Mai 1917 gingen an Kriegsfahrzeugen der Verbandsstaaten zugrunde: 252 Schiffe von 890 765 t, ausschließlich Hilfskreuzer. Unter ihnen befanden sich 155 englische von 631 700 t, und zwar 12 Linienschiffe, 17 Schlacht- und Panzerkreuzer, 18 geschützte Kreuzer, 67 Torpedoboote, 28 Unterseeboote und 13 sonstige Kriegsfahrzeuge. Zu den Kriegsschiffeinbußen gesellen sich noch 200 000 t an Hilfskreuzern, der Mehrzahl nach britische.

Die Franzosen verloren bis zum 1. Februar 1917 36 Kriegsschiffe mit 68 500 t und dazu 8 Hilfskreuzer, Rußland 19 Kriegsschiffe mit über 57 500 t, Italien 23 mit 77 000 t und 4 Hilfskreuzer und Japan 6 Schiffe mit mehr als 23 000 t. Die Gesamteinbuße übertrifft an Tonnengehalt mehr, als der französischen Marine überhaupt zur Verfügung stand und die britische den der japanischen Flotte.

Diese an sich bedeutenden Zahlen verschwinden in nichts gegenüber der Schädigung der Handelsmarinen. Seit Kriegsbeginn bis zum 31. März 1917 versanken 5 711 000 t feindlichen Handelsschiffsraums, davon 4 370 500 englische. Das sind 23% der englischen Gesamttonnage der Heimathandelsflotte zu Anfang des Krieges. Laut englischer Berechnung belief sich der Schaden auf

12 Milliarden Mark, was wohl noch zu niedrig sein wird. Nach dem „Sun" besaß England am 1. Februar 1917 an Dampferschiffsraum 17 Millionen Tonnen, von denen 6 Millionen für den Handelsverkehr freiblieben. Hiervon wurden aber bereits in den ersten drei Monaten des verschärften Tauchbootkrieges, also bis 1. Mai, nicht weniger als 1 707 000 t zerstört. Bei einigermaßen ähnlichem Fortgange droht also über kurz oder lang die Not, selbst wenn man den neutralen Schiffsraum auf mehrere Millionen veranschlagt.

Natürlich waren auch die Einbußen der Deutschen groß, zumal wegen völkerrechtswidriger Beschlagnahme der in feindlichen Häfen liegenden Schiffe, zunächst in denen des Vierverbandes, dann bei der Vermehrung der Feinde in Italien, Portugal, den Vereinigten Staaten. Dadurch gingen nicht bloß die gewaltigen, über die ganze Welt verstreuten deutschen Kauffahrteischiffe verloren, sondern auch das dazugehörige geschulte Personal. Es handelte sich hierbei um Hunderte von guten, teilweis erstklassigen Schiffen und um Milliardenwerte. Besonders schwer litt die Hamburg-Amerika-Linie. Von ihren 191 Schiffen verlor sie nicht weniger als 110, darunter das größte und schönste Schiff der Welt, den „Vaterland". Zu diesem Ausfall gesellt sich die bewußte Zerstörung des Handels, der Handelsanlagen, Landeplätze usw. fast im gesamten Auslande, wohin Macht und Einfluß unserer Gegner reichten. Demgegenüber steht zunächst nichts als die verschwindend geringe Einnahme der deutschen Reedereien während des Krieges, namentlich durch Ostseeschiffahrt.

Den eigentlichen Vorteil im Kriege hatte aber nicht England, wie es erwartete, sondern die neutrale Schiffahrt, die der skandinavischen Staaten, die Hollands und Spaniens. Die dänische Reederei „Danmark" verzeichnete bei einem Aktienkapital von 1 400 000 Kr. innerhalb eines Jahres einen Überschuß von mehr als 3 Millionen Kronen, die Reederei „Norden" bei einem Aktienkapital von 3 800 000 Kr. einen solchen von mehr als 9 Millionen Kronen. Schließlich kamen Reedereien auf Verdienst von 900, ja 1800%. Da England die Gefahrkosten trug, wagten sie sich dreist in das Sperrgebiet. Freilich erlitten sie, namentlich Norwegen, allgemach so gewaltige Schiffseinbußen, daß man um die Zukunft des ganzen Handelsverkehrs zu fürchten begann und die Regierungen sich zu Eingriffen genötigt sahen.

Unter den obwaltenden Umständen könnte die Zeit nach dem Friedensschlusse gefährlich für die deutsche Handelsschiffahrt werden, weil es dann an Schiffen und Seeleuten fehlt, um vollwertig aufzutreten. Doch wirken hier namentlich zwei Dinge günstig: Die Verluste der Feinde erwiesen sich allgemach weit größer als die eignen, sie leiden also bei Wiederbeginn des Verkehrs ebenfalls an Raumnot. Andererseits bietet die lange Dauer des Krieges den deutschen Werften vortrefflich Gelegenheit, neue und immer wieder neue

Schiffe zu bauen, soweit die Arbeitskräfte und Baubedürfnisse reichen. Hinzu kommt, daß bei Friedensschluß die vielen Seeleute, welche man im Auslande festhält, wieder in die Heimat entlassen werden müssen, so daß die neuen Schiffe alsbald geschulte Besatzungen bekommen können.

Ein solches Ineinandergreifen ist notwendig, denn ein Aufblühen des deutschen Wirtschaftslebens ist nur durch eine leistungsfähige Schiffahrt möglich.

Da die deutsche Kriegsflotte als Abbild der Handelsmacht und des Wirtschaftswillens erscheint, soll auch sie vom Meere verschwinden, um für Englands schrankenlose Meerherrschaft und damit für die Knechtung zur See das letzte Hindernis zu entfernen. Siegt es, so ist sein Ziel erreicht, und die Welt wird lange und tief darunter zu seufzen haben; behauptet sich Deutschland oder zwingt es gar den Gegner nieder, dann stehen bessere Zeiten, eine gesundere Entwickelung in Aussicht. Demnach kämpft Deutschland nicht nur für sich, sondern für die Freiheit der Meere, für die Entlastung aller Völker. Aber England wußte durch geschickte Schlagworte, seinen politischen und Handelseinfluß und vor allem durch eine gekaufte Presse die Wahrheit hier wie in so vielen Fällen zu verschleiern und nicht selten sogar ins Gegenteil zu verdrehen. Es gebärdet sich, als ob Deutschland nach Knechtung aller, zumal der kleinen Völker strebe, und deshalb es selber deren Rechte und Freiheiten wahren wolle. Wenn auch das Beispiel Portugals und Griechenlands, ja selbst das seiner Großverbündeten beweist, wie wenig es in Wirklichkeit für die Rechte anderer übrig hat, wie es nur seinen eignen Vorteil kennt, verstand und versteht es durch seine zahlreichen Druckmittel, die öffentliche Meinung zu verwirren und gewissermaßen eine Doppelmoral als naturgemäß hinzustellen. Erleichtert wurde dies durch das Ungeschick der deutschen Politik, welche die hohen Weltkriegsziele nicht immer klar genug hervorhob.

Zustatten kommt England ferner der Tauchbootkrieg, den es dort, wo es kann, mit gleicher, wenn nicht mit wesentlich größerer Rücksichtslosigkeit führt. Da ihm hierfür aber nur wenig Raum bleibt, wogegen Deutschland die europäischen Gewässer durch seine Unterseekriegführung weithin beherrscht, so lassen sich dessen Leistungen gehässig ausbeuten. Tatsächlich ist England mit der Sperrgebieterklärung vorangegangen, und Deutschland hält sich mit seinen Taten im Rahmen eines fortschreitenden Seerechts. Statt nun im Auslande zu sagen, die Mittel Deutschlands sind hart, aber notwendig, es sei deshalb vernünftig und richtig, sich von dem Sperrgebiete fernzuhalten, statt dessen treibt die Gewinngier die Neutralen immer wieder aufs Meer und damit den Torpedos und Granaten der deutschen Tauchboote entgegen. Man denkt nur an die Gegenwart, welche den Neutralen bei größerer Zurückhal-

tung zwar keine beſonderen Gewinne, ja ſogar Schaden bringt; aber man blickt nicht auf die Zukunft, welche die Freiheit der Meere bedeutet. Und nicht einmal das; die unſinnige Benutzung der Gegenwart bringt den Neutralen weit mehr Verluſt wie ein verſtändiges Abwarten, und durch die Verluſte entſtehen Wut und Haß gegen den, der ſie nach ihrer einſeitigen Auffaſſung verurſacht. Wenn England die Hoheitsgewäſſer der Neutralen aufs unverſchämteſte vergewaltigt, veröffentlicht deren Preſſe gewöhnlich nur eine kurze Erwähnung, wogegen ein gewaltiges Geſchrei erhoben wird, wenn eine zufällige oder auch nur vermeintliche Grenzverletzung deutſcherſeits geſchieht. Beſonders die norwegiſche Preſſe tut ſich in dieſer Hinſicht hervor; doch läßt auch die holländiſche, ſchwediſche und ſelbſt bisweilen die däniſche es an Gerechtigkeitsſinn fehlen, obwohl gerade dieſe Länder durch eine Übermacht Englands ganz beſonders bedroht erſcheinen. Wie in vielem, ſo geſtaltet ſich auch hier Vernunft zum Unſinn. Tatſache iſt und bleibt, daß man ſich eine doppelte Moral zu Englands Gunſten zurechtlegte, und daß Deutſchlands Sieg die Befreiung der Meere, der Englands Knechtung der Welt oder doch mindeſtens einſeitige Ausbeutung im britiſchen Sinne bedeutet, denn Freiheit heißt hier: britiſche Machtentfaltung zu Britanniens Nutzen.

Was Goethe ſeinerzeit über den Krieg gegen Frankreich äußerte, wird hoffentlich in noch höherem Maße für die Gegenwart gelten: „Von hier und von jetzt an beginnt eine neue Epoche der Weltgeſchichte.“

Anhang.

Das Geschlecht der Schiffsnamen.

Über das Geschlecht der Schiffsnamen[1]) in der deutschen Sprache wurde bisher keine Einigkeit erzielt. Wahrscheinlich unter dem Einflusse Englands, das seine Schiffe als weibliche Wesen auffaßt und ihnen deshalb ausnahmsweise das weibliche Geschlecht beilegt, geschah es auch in Deutschland. Sollte dies nicht richtig sein, sondern andere Umstände obwalten, was wir bezweifeln, so bleibt doch die Tatsache bestehen, daß man den Gebrauch des weiblichen Artikels als eine Neuerung, und zwar als englische, empfindet. An der Wasserkante ist der Gebrauch nicht ursprünglich, nicht einmal alt.

Nach deutscher Auffassung ist ein Schiff, zumal das Kriegsschiff, eine durchaus männliche Erscheinung. Ein Panzerkreuzer in seiner gewaltigen Größe mit seinen Stahlwänden und mächtig drohenden Geschützen trägt nach unserem Empfinden schlechterdings nichts Weibliches an sich, selbst wenn man an die verschrobenste Frauenrechtlerin dächte, obwohl sie doch wahrlich nicht den Grundbegriff der deutschen Frau darstellt. Wenn irgendwo, so zeigt ein Kriegsschiff bis zum Tauchboote herab ein wehrhaftes, kampfkräftiges und damit männisches Wesen, und das geht über auf die Handelsschiffe, die Dampfer und die Segler. Dem widerspricht nun durchaus, wenn geredet wird von die „Fürst Bismarck", die „Kaiser Wilhelm", die „Luchs", die „Iltis". Und dieser Widerspruch zwischen Gedanke und Ausdrucksweise wirkt um so befremdlicher, wenn man sieht, daß er bisweilen rein zufällig ist; so spricht man z. B. von der „Goeben", aber von dem „Blücher", bald von der, bald von dem „Hamburg", oder von dem und der „Hohenzollern" usw.

Natürlich sind diese Unregelmäßigkeiten längst aufgefallen, und so gab der Dampfer „Preußen" bereits i. J. 1900 eine Erklärung ab, welche die in der Kaiserlichen Marine geltenden Regeln darstellen sollte. Demnach gebraucht man:

---

[1]) Vgl. Zeitschrift des Allgemeinen Deutschen Sprachvereins 1900, S. 326; 1915, S. 228 ff., 365 ff.

1. den Artikel, welcher naturgemäß dem Namen zusteht, also der „Kurfürst Friedrich Wilhelm", der „Iltis", aber die „Herta", die „Hansa", die „Wacht", die „Gazelle".

2. Namen, welche in unserer Sprache keinen Artikel haben, also von Städten, Ländern, Flüssen entlehnt sind, erhalten den Artikel „die", z. B. die „Weißenburg", die „Brandenburg", die „Deutschland", die „Emden" usw.

3. Schiffe mit Segelschifftakelage erhalten den Artikel „die", also die „Stein", die „Gneisenau". Es handelt sich hierbei um eine Art Kriegsschiffe, die inzwischen aufgehört hat. Demnach soll das ältere Schiff die „Gneisenau" heißen, in neuer Bauart aber der „Gneisenau". Doch höchst sonderbar, die reine Willkür.

Nun erscheint als Tatsache, daß man Schiffen mit Vorliebe weibliche Namen gibt, wie Landhäusern, etwa „Maria", „Anna" usw. Die von Ländern und Städten entnommenen Schiffsnamen übertrug man vielfach ins Lateinische „Germania", „Hammonia", und unterstützte die weibliche Namengebung noch durch eine bildliche Darstellung in Frauengestalt. Das legt nahe, diese Schiffe auch weiblich zu benennen; aber auch dagegen läßt sich geltend machen, was wir schon sagten, daß das Schiff als solches dem Deutschen nicht als Weiblichkeit erscheint, außer etwa das ganz kleine, niedliche, zierliche Fahrzeug. Und auch da fragt sich, ob dies mit der Artikelgebung etwas zu tun hat.

Unsere meisten Schiffsausdrücke sind männlichen oder sächlichen Geschlechts: der Kreuzer, der Dampfer, der Kahn, das Schiff, das Boot; weiblich eigentlich nur bestimmte technische Gattungen, wie die Brigg, die Bark, die Fregatte, deren Geschlechtsbezeichnung meistens dem Auslande entstammt. Städte- und Ländernamen, welche man nach der uns tatsächlich ganz fern liegenden lateinischen Sprache verweiblichte, sind in Wirklichkeit sächlichen Geschlechts: das verlogene England, das schöne Spanien, das reiche Augsburg. Es liegt also nicht allein kein sprachlicher Grund vor, zu sagen: die „Spanien", die „Augsburg", sondern es ist sprachlich sogar falsch.

Der Deutsche sucht die Welt der Erscheinungen durch den Geschlechtsbegriff zu beleben. Er verleiht deshalb das männliche Geschlecht mit Vorliebe Wesen und Dingen, bei denen das Starke, Kraftvolle, sich Betätigende vorwaltet, wogegen er das Zarte, Liebliche, Falsche gern als weiblich auffaßt. Das läßt sich besonders deutlich bei Tiernamen beobachten. Man sagt: der Löwe, der Panter, der Tiger, der Adler, aber die Katze, die Taube, die Ente. Da nun ein Gebilde aus Menschenhand sich im Kampfe mit Sturm, Wogen, Strömungen, Eis und Nebel oder in einem solchen mit Granaten und Torpedos, wie schon gesagt, als durchaus männisch darstellt, so sehen

wir keinen Grund ein, dieſem Erzeugniſſe nicht auch die männliche Bezeichnung zu verleihen. Wir geben ſofort zu, daß es dem bisherigen Sprachgebrauche nicht entſpricht, meinen aber zugleich, daß dieſer ſogar ſtörend wirken kann, weil er zwei ganz verſchiedene Dinge mit dem gleichen Artikel belegt. Der urſprüngliche Name wird auf etwas durchaus anderes als bloße Kunſtbezeichnung übertragen. So gut man ſich an die „Fürſt Bismarck", die „Kaiſer" gewöhnte, kann man ſich auch an den „Emden", den „Dresden", den „Elbe" gewöhnen. Es handelt ſich nur um den Willen, und nichts in der Welt iſt unwandelbar, auch nicht die Schiffsbezeichnung. Uns klingt es wenig anſchaulich, wenn in derſelben Schlachtreihe der „Scharnhorſt", die „Wiesbaden" und das „Vaterland" nebeneinander fechten, wo ſie doch alle Geſchöpfe desſelben Geiſtes und derſelben Hand, wo ſie alle Kameraden ſind. So befremdlich es manchen zunächſt anmutet, ſo viel deutlicher tritt nebeneinander in die Erſcheinung: der „Scharnhorſt", der „Wiesbaden", der „Pommern" und der „Vaterland". Mit der engliſchen Art hat dies nichts zu tun, da dieſe die Schiffe ganz ausnahmsweiſe alle weiblich gemacht hat.

Wie man hieran ſchon Anſtoß nahm, erweiſt die Tatſache, daß die Verwaltung des Panamakanals ſeinerzeit verfügte, für alle Schiffe das ſächliche Geſchlecht anzuwenden. Eine ſolche Forderung ließe ſich mit engliſcher Anſchauungsweiſe leichter als mit deutſcher vereinigen, eben weil dort alle Menſchenwerke ſonſt ſächlich ſind, während die deutſche Sprache einen lebensvollen und oft durchaus bezeichnenden Artikel beſitzt. Immerhin bleibt beachtenswert, daß ſelbſt den ſtarren Engländern ein Umdenken in den Sinn kam. Warum ſoll man davor bei den geiſtig beweglicheren Deutſchen zurückſchrecken, um ſo mehr, als es ſich hier um wirkliche Unvollkommenheit und Unzulänglichkeit handelt.

In unſerem Buche haben wir tatſächlich durchgeführt, was hier bloß erörtert wurde. Wir ſind uns ſehr wohl der Gegengründe bewußt; aber ohne Gegengründe kommt man nirgends aus, weder hier, noch ſonſt im Leben.

Militär-Verlag R. Eisenschmidt, Berlin NW 7

Meine Erlebnisse während des Feldzuges gegen die Hereros und Witbois. Nach meinem Tagebuch von Helmuth Auer von Herrenkirchen, Oberleutnant und Regiments-Adjutant im 2. Garde-Dragoner-Regiment. Mit 52 Bildern im Text und einer Karte in Steindruck. 2. Auflage. Preis geheftet M. 2.—, gebunden M. 3.—.

Zehn Monate Kriegs-Korrespondent beim Heere Kuropatkins. Persönliche Erlebnisse und kritische Betrachtungen aus dem Russisch-Japanischen Kriege. Von Oskar von Schwarz. Mit 3 Kartenskizzen. Geheftet M. 5.—, gebunden M. 6.—.

Die Feuerprobe der russischen Armee. Tagebuchblätter aus dem Hauptquartier des 17. Armeekorps, niedergeschrieben im Kriege 1904/5. Von Richard Ullrich, Oberleutnant der Landwehr. Mit 29 Abbildungen und 8 Kartenskizzen im Text. Mit Geleitwort vom Oberst Balck. Preis geheftet M. 6.—, gebunden M. 7.25.

Briefe aus dem Balkankriege. Kriegsberichte der Kölnischen Zeitung von Richard von Mach. Mit 5 Bildnissen und 3 Kartenskizzen im Text. Geheftet M. 3.—, gebunden M. 4.—.

König Friedrich Wilhelm III. in der Schlacht. Von A. von Janson, Generalleutnant z. D. Mit 2 Porträts und 25 vom Verfasser entworfenen Textskizzen. Preis geheftet M. 7.50, gebunden M. 8.75.

Von Tilsit bis Leipzig (1807—1813) von Dr. Hermann Jaenicke, Gymnasialdirektor a. D. Mit einer Abbildung des Leipziger Völkerschlacht-Denkmals. Preis geheftet M. 3.—, gebunden M. 3.75.

Bonapartes erster Feldzug 1796. Der Ausgangspunkt moderner Kriegführung von Kuhl, Major im Großen Generalstabe. Mit 5 Übersichtsskizzen und 10 Textskizzen. Preis geheftet M. 9.—, gebunden M. 10.—.

1812. Der Feldzug im Kurland nach den Tagebüchern und Briefen des Leutnants Julius von Hartwich, damals im Leib-Grenadier-Regiment, jetzigen Leib-Grenadier-Regiment König Friedrich Wilhelm III. (1. Brandenburgisches) Nr. 8. Zusammengestellt von Rüdiger von Schoeler. Mit einem Bildnis. Preis gebunden M. 3.—.

1812. Der Feldzug Napoleons gegen Rußland von Hayner, Hauptmann und Lehrer an der Kriegsschule in Engers. Mit 2 Kartenskizzen. Preis geheftet M. 1.80, postfrei M. 1.90; gebunden M. 2.—, postfrei M. 2.10.

Freiwilliger Jäger bei den Totenkopfhusaren. Siebzehn Jahre Leutnant im Blücherhusaren-Regiment. Erzählungen aus Kolbergs Ruhmestagen. Aus dem deutschen Befreiungskrieg. Aus kleiner pommerscher Garnison und von der Grenzwacht gegen den polnischen Aufstand 1831. Herausgegeben von Karl Litzmann, Generalleutnant der Infanterie. Mit zwei Bildnissen. Preis gebunden M. 4.—.

Belle-Alliance (Verbündetes Heer). Berichte und Angaben über die Beteiligung deutscher Truppen der Armee Wellingtons an dem Gefechte bei Quatrebras und der Schlacht bei Belle-Alliance. Von Dr. Julius v. Pflugk-Harttung, Geh. Archivrat am Geh. Staatsarchive in Berlin, ordentlicher Universitätsprofessor a. D. Mit 4 Kartenskizzen und 2 Karten in Steindruck. Preis geheftet M. 8.—, gebunden M. 9.50.

General v. Goeben im Feldzuge 1866 gegen Hannover und die süddeutschen Staaten und meine Erlebnisse in diesem Feldzuge als Generalstabs-Offizier der Division Goeben von Eduard von Jena, Generalleutnant z. D. Mit 2 Operationskarten. Preis gebunden M. 3.50.

Krieg und Frieden. Erinnerungen aus dem Leben einer Offiziersfrau von Adda Freifrau von Liliencron, geb. Freiin von Wrangel. Mit einem Bildnis. Preis geheftet M. 5.50, gebunden M. 6.50.

Militär-Verlag R. Eisenschmidt, Berlin NW 7

Die Mittelmächte und der Vierverband

Militärische, politische und wirtschaftliche Betrachtungen

Von Geh. Archivrat

Dr. J. v. Pflugk-Harttung

ordentl. Universitätsprofessor a. D.

1916

Ladenpreis geh. M. 3.—

Ladenpreis geb. M. 3.75

Es handelt sich hier um ein Buch, welches jedermann, vom **Gebildetsten** bis zum **einfach feldgrauen Handwerker**, interessiert.

1. Deutschland und Österreich
2. Rußland, Frankreich u. England

Gerade die wichtigen vorwaltenden Erscheinungen des Weltkrieges werden behandelt. Die ersten Abschnitte legen die **Eigenart der kriegführenden Länder** dar, wobei auf **England** und seine wirtschaftlichen, politischen und militärischen Verhältnisse ausführlich eingegangen und die **Mannigfaltigkeit der Ziele unserer Gegner** erörtert wird.

3. Leiter der Schicksale

Dann folgt eine ungemein fesselnde Schilderung der leitenden Männer von **König Eduard VII.** bis auf **Hindenburg**. Hier in den Persönlichkeiten tritt unwiderleglich die verschiedene Art der **ehrenfesten Deutschen** und die der **„gerissenen", bedenkenlosen feindlichen Diplomaten** zutage.

4. Politik

Der nächste Abschnitt widmet sich der **Politik** und zeigt, wie die Verhältnisse, Kräfte und Personen mit- und widereinander bis zur **Gegenwart** wirken. Ein **wichtiges Kampfesmittel** unserer Feinde ist bekanntlich die **Unwahrhaftigkeit**, bis zur **schamlosesten Verleumdung**. Diese, **„der Krieg der Lüge"**, wird in ihren vielverzweigten Einzelheiten, in **Bestechung, Presse, Reden, Büchern, Versammlungen, Spionage**, im Treiben der **romanischen Freimaurerorden** der Pariser Judenschaft usw. dem Leser vorgeführt.

5. Krieg der Lüge

6. Unbeliebtheit und Eigenschaft der Deutschen

Auch über die Gründe **der Unbeliebtheit der Deutschen im Auslande** erfährt man manches, soweit es bei der herrschenden Zensur veröffentlicht werden darf.

7. Das Wesen des Weltkrieges

Das umfangreichste Kapitel behandelt das **Wesen des Krieges**. Hier erkennt man, wie das jetzige **Weltringen** sich wesentlich von früheren Kriegen unterscheidet. Es ist ein **Kampf** der **Massenhaftigkeit, der Technik, der Ueberraschungen**; er wird nicht nur mit ungemein vervollkommneten Waffen, sondern zugleich mit allen Mitteln der Industrie, des ganzen Wirtschaftslebens, der gesamten Volks- und Staatsenergie geführt.

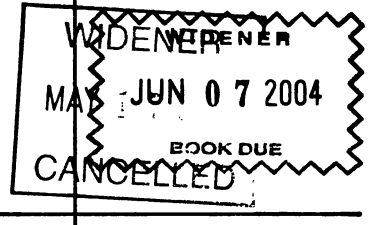
Es gilt für Deutschland einen Kampf um Sein oder Nichtsein. Nach alledem erscheint der Gegenstand als großartigster, der sich denken läßt.

Die ansprechende Schreibart des Herausgebers der „neuesten Weltgeschichte" ist ebenso allgemein bekannt, wie das Umfassende seines Blickes, das offene Auge seiner Beobachtung und seine weder durch Liebe noch Haß getrübte Wahrheitsliebe. Es wird hier dem **deutschen, österreichischen** und **ungarischen Volke** ein Werk geboten, welches **besondere Beachtung** verdient und **wahrhaft Nutzen** bringt.

The borrower must return this item on or before the last date stamped below. If another user places a recall for this item, the borrower will be notified of the need for an earlier return.

Non-receipt of overdue notices does ***not*** *exempt the borrower from overdue fines.*

Harvard College Widener Library
Cambridge, MA 02138 617-495-2413



Please handle with care.
Thank you for helping to preserve library collections at Harvard.

Militär-Verlag R. Eisenschmidt, Berlin NW 7

Der Soldat im Stellungskampf

Psychologisch-militärische Betrachtungen
:: in Anlehnung an Erich Everths ::
„Die Seele des Soldaten im Felde"

Ph. Stein
Leutnant d. R. in einem Ref.-Jäger-Bataillon

Preis 2 M., Porto für Feldpostbrief 10 Pf.

Lebhafte, interessante Schilderungen von der **Schara-Front** von einem ehemaligen Angehörigen der Landwehr-Division Bredow.

Zur Beurteilung des Inhalts der vorliegenden Neuerscheinung gebe ich nachstehend einen Auszug aus dem Vorwort und das vollständige Inhaltsverzeichnis:

Vorwort-Auszug:

„— Der große Abstand, in dem zurzeit die Massen an den Fronten von der Heimat und den in ihr Zurückgebliebenen leben, ist nicht nur ein räumlicher, sondern es hat sich im Laufe der Jahre auch ein mehr oder weniger großer geistiger Abstand herausgebildet. Vielfach verstehen sich die von „Drinnen" und die von „Draußen" gar nicht mehr. Das Leben unserer Feldsoldaten ist ja auch so unendlich reich an Eigenart und unerhörten Erlebnissen, daß es für den Unbeteiligten ungeheuer schwer ist, sich in dieses Leben hineinzudenken und hineinzufühlen. Damit schiebt sich etwas zwischen beide Teile, so daß eine unerwünschte Trennung — freilich nur im Gefühlsleben — zu entstehen droht. Es gilt, diese Trennung zu überbrücken oder doch zum wenigsten eine Milderung der Gegensätze herbeizuführen. Dies ist zurzeit nur durch Wort und Schrift, durch lebhafte Schilderung von Selbsterlebtem möglich, und darum schrieb ich Nachstehendes. —"

„— Der Leser lasse sich in der Auffassung meiner Ausführungen nicht beirren durch Erzählungen einzelner Soldaten, die sich vielleicht aus zweifelhaften Gründen in Deutschland aufhalten. Unter ihnen sind immer noch Drückeberger und Miesmacher — die gibt es leider in jeder Armee. Wer sich von der Wahrheit überzeugen möchte, der müßte hinausgehen und selbst sehen. — Ich glaube und hoffe aber, überall das Richtige getroffen zu haben. —"

Inhalts-Verzeichnis:

	Seite
Vorwort	3
Warum wir durchhalten	5
Wert der Mitteilungen	8
Veränderungen im äußeren und inneren Leben des Soldaten während des Stellungskampfes	12
Gesundheit	20
Stimmung und Gefühlsleben	25
Verhältnis zwischen Vorgesetzten und Untergebenen	45
Der Urlauber	67

An diesem Buche werden sich Offiziere und Mannschaften erfreuen, ihr eigenes Empfinden und ihre selbstgemachten Erfahrungen sowie Wahrnehmungen nachzuprüfen in der Lage sein, aber auch die „Drinnen" (siehe oben!) werden sich von dem äußeren und inneren Leben des Soldaten während des Stellungskampfes eine zutreffende Vorstellung machen können.

Spamersche Buchdruckerei in Leipzig.